X kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 20)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 23)**

z dnia 9 maja 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 20)

Komisji Infrastruktury (nr 23)

9 maja 2024 r.

Komisje: Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Infrastruktury, obradujące pod przewodnictwem posła **Michała Krawczyka (KO)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, zrealizowały następujący porządek obrad:

– ocena funkcjonowania ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,

– informacja ministra infrastruktury na temat funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Gancarz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Błażej Papiernik** radny miasta Koszalin, **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich wraz ze współpracownikiem, **Jakub Majewski** prezes Fundacji „Pro Kolej”, **Urszula Stefanowicz** koordynatorka projektów w Polskim Klubie Ekologicznym Okręg Mazowiecki, **Łukasz Janeczko** doradca ds. polityki transportowej w Fundacji Instytut Spraw Obywatelskich oraz **Mariusz Marszał** doradca przewodniczącego ds. legislacyjnych i programowych Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz**, **Jarosław Żołądź** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dzień dobry szanowni państwo, witam państwa bardzo serdecznie, otwieram wspólnie posiedzenie Komisji: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam panie posłanki, panów posłów, witam zaproszonych gości, witam pana Pawła Gancarza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury; witam panią Renatę Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; witam pana Krzysztofa Lewczaka, naczelnika wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; witam panią Ewelinę Stączek, głównego specjalistę w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; witam pana Jarosława Waszkiewicza, dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury; witam panią Beatę Leszczyńską, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i panią Karolinę Chmurę, naczelnika wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury oraz pana Łukasza Zgodę, głównego specjalistę kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Witam również przedstawicieli korporacji samorządowych, witam pana Grzegorza Kubalskiego, zastępcę dyrektora biura Związku Powiatów Polskich i pana Adriana Pokrywczyńskiego, eksperta Związku Powiatów Polskich. Dzień dobry. Witam także pana Jakuba Majewskiego, przedstawiciela Fundacji „Pro Kolej”; witam pana Łukasza

Janeczko, doradcę ds. polityki transportowej w Fundacji Instytut Spraw Obywatelskich i witam panią Urszulę Stefanowicz z Polskiego Klubu Ekologicznego Okręg Mazowiecki. Witam państwa bardzo serdecznie.

Szanowni państwo, stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będą dwa punkty. Pierwszy punkt – ocena funkcjonowania ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz punkt drugi – informacja ministra infrastruktury na temat funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

Czy są uwagi do porządku dziennego? W związku z tym stwierdzam przyjęcie porządku dziennego. Przystępujemy do jego realizacji. Proponuję, aby w obu punktach najpierw zabrali głos przedstawiciele ministerstw, przedstawiając nam zagadnienia, a następnie w każdym z punktów oddzielnie przejdziemy do dyskusji, do zadawania pytań.

W związku z tym przechodzimy do pierwszego punktu – oceny funkcjonowania ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Bardzo proszę przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury o przedstawienie zagadnienia. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, wysokie prezydium, szanowane panie i panowie posłowie, przystępuję do omówienia punktu pierwszego – informacji na temat Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

A więc tak – fundusz został utworzony dla wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Został przygotowany mechanizm wsparcia finansowego w postaci funduszu celowego, którym jest Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w skrócie potocznie nazywany FRPA. Środki funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w pozamiejskich przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Organizatorzy otrzymują dopłatę w kwocie nie wyższej 3 zł do jednego wozokilometra przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązania w ramach funduszu dają jednostkom samorządu terytorialnego, organizatorom publicznego transportu zbiorowego możliwość tworzenia dobrze zorganizowanej sieci połączeń transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków funduszu.

Funkcjonowanie funduszu podlega bieżącemu monitorowaniu przez resort infrastruktury. W związku z coraz większym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego dofinansowaniem ze środków funduszu, od 2024 r. zwiększono budżet funduszu z 800 mln zł do 1 mld zł. Ministerstwo Infrastruktury obserwuje rosnące zainteresowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego funduszem. Z roku na rok wzrasta liczba linii objętych dopłatą z funduszu oraz praca eksploatacyjna wykonywana przez operatorów publicznego transportu zbiorowego na liniach objętych dopłatą z funduszu. Obecnie w 2024 r. objętych dopłatą z funduszu zostało 7380 linii komunikacyjnych. Jest to wzrost w porównaniu do roku ubiegłego o prawie 13%. Łączna wnioskowana kwota dopłaty z funduszu to ponad 928 mln zł. Praca eksploatacyjna na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą wynosi blisko 312 mln wozokilometrów. I tu jest wzrost o ponad 27% w stosunku do roku 2023.

Warto również zwrócić uwagę na rosnącą z każdym rokiem wielkość pracy eksploatacyjnej na liniach, które zostały częściowo sfinansowane z FRPA w 2020 r., to jest w pierwszym, pełnym roku funkcjonowania funduszu. Praca eksploatacyjna wynosiła ponad 64 mln wozokilometrów. W 2021 r. już 140, w 2022 r. prawie 200 mln., w 2023 r. 245 mln wozokilometrów. Warto również zauważyć, że, według danych przekazywanych i przekazanych przez wojewodów na prośbę dysponenta funduszu, w skali całego kraju 4764 miejscowości uzyskały połączenia autobusowe dzięki utworzeniu funduszu. Łączna liczba mieszkańców tych miejscowości wyniosła prawie 1,5 mln obywateli.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega jednak potrzebę rewizji podstaw prawnych z zakresu przepisów dotyczących przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania funduszu. Rewizja ta została rozpoczęta na podstawie dialogu ze środowiskiem przewoźników drogowych oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnych za stosowanie wyżej wymienionych przepisów. 25 kwietnia tego roku w resorcie infrastruktury odbyło się spotkanie z wymienionymi przeze mnie podmiotami. Uczestniczyli w nim również przedstawiciele samorządów, poszczególnych szczebli, korporacji samorządowych, które były reprezentowane na tym spotkaniu. Zostało zgłoszonych szereg uwag, zastrzeżeń. One w niektórych przypadkach się wykluczały, bo reprezentowały interesy każdej spośród obecnych grup – z jednej strony przewoźników, którzy wykonują, faktycznie świadczą usługi, organizacji czy podmiotów, które organizują przewozy, ale również samorządowców, przedstawicieli wojewodów, czyli tych, którzy przyjmują wnioski i później składają zbiorowy, kompleksowy wniosek do nas do ministerstwa.

Dyskusja była długa, interesująca, wszystkie uwagi zostały przez nas odnotowane. Jest to materiał badawczy i podstawa do tego, aby rozpocząć w jakiś sposób rewizję programu, ale oczywiście uwzględniając dotychczasowe osiągnięcia i cele, które zostały osiągnięte przez te kilka lat funkcjonowania funduszu w taki sposób, żeby system w jakiś sposób uprościć, a może z drugiej strony uszczelnić. Kierunek, który przyświeca, jest jasny, czyli maksymalnie wyeliminowanie tak zwanych białych plam, czyli miejscowości, do których połączenia komunikacyjne, autobusowe nie docierają. I taki oczywiście cel nam w przyszłości przyświeca.

W tym roku, co też istotne, do 31 lipca będzie zatwierdzony plan finansowy. To pozwoli nam na podstawie określonych kryteriów w miesiącu wrześniu, październiku przekazać, jak to bywało w normalnych latach, informacje do wojewodów z kwotą wskazaną na poszczególne województwa, oczywiście na podstawie wcześniej ustalonych wskaźników. I wojewodowie będą przyjmowali wnioski, które potem finalnie trafią do Ministerstwa Infrastruktury. Szanowni państwo, tak pokrótce kilka istotnych informacji na temat funduszu. To, o co państwo prosili.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, rozumiem, że już więcej nikt z ministerstwa nie chce teraz zabierać głosu? Wyczerpaliśmy informację? Pytam, czy przechodzimy do dyskusji?

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Tak, staraliśmy się syntetycznie. Jeżeli państwa to interesuje, to mogę przedstawić kilka głównych postulatów, które zostały zaprezentowane przez uczestników spotkania zorganizowanego 25 kwietnia. To może być jakiś materiał badawczy do dzisiejszego posiedzenia Komisji, więc mogę te postulaty organizacji, podmiotów obecnych na spotkaniu przedstawić: główny postulat, który przyświeca, to jest postulat zwiększenia stawki z 3 zł do 4 zł za wozokilometr, aczkolwiek dodam, że na spotkaniu jasno przedstawiliśmy sytuację, że na dzisiaj nie ma projekcji co do tego, żeby ta stawka uległa zmianie i można powiedzieć, że zrozumienie tego tematu było dość szerokie; zmiana kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą z funduszu poprzez promowanie współpracy jednostek samorządu terytorialnego, gdzie proponowano, żeby odwrócić kolejność przyznawania dopłaty – województwa na pierwszym miejscu – lub promować współpracę – związki jednostek na pierwszym miejscu – lub przyznanie pierwszeństwa powiatom; wprowadzenie minimalnych standardów częstotliwości realizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej objętych dopłatą z funduszu z uwzględnieniem funkcjonowania linii komunikacyjnych w weekendy; wprowadzenie wymagań środowiskowych w odniesieniu do taboru, którym są realizowane przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z funduszu.

Tak jak mówię, w trakcie tej dyskusji było sporo sytuacji, kiedy czy to regionalnie, czy to w zależności od tego, która ze stron prezentowała swoją ocenę sytuacji czy ocenę funduszu…Na spotkaniu zdarzało się tak, że te postulaty się wykluczały, czyli byli przewoźnicy, którzy prezentowali bardziej tradycyjny, bardziej może zamortyzowany tabor i na podstawie tego taboru sobie w jakiś sposób radzą, ale też byli przewoźnicy lepiej

zorganizowani, którzy dysponują nowym taborem, których między innymi można podejrzewać, że byli autorami tego stanowiska, tego postulatu. Wymieniając dalej: ujednolicenie zasad rozliczania dopłaty z FRPA we wszystkich województwach oraz likwidacja kwartalnych okresów rozliczeniowych prowadzonych przez niektórych wojewodów; objęcie dopłatą z funduszu przewozów komunikacji miejskiej realizowanych na liniach komunikacyjnych wyjeżdżających poza miasto.

To były postulaty dotyczące funduszu, ale pojawiły się również postulaty dotyczące ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. I tutaj: likwidacja wymogu liczby mieszkańców, od której wymagane jest sporządzenie planu transportowego przez jednostkę samorządu terytorialnego w przypadku planowanego przewozu o charakterze użyteczności publicznej – każda jednostka samorządu terytorialnego w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinna być zobowiązana do sporządzenia planu transportowego; wprowadzenie minimalnych standardów częstotliwości realizowania przewozów na wszystkich liniach regularnych w publicznym transporcie zbiorowym – przewozy o charakterze użyteczności publicznej i przewozy komercyjne; ograniczenie możliwości dublowania się linii komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej – obecnie przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane są przez rożnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a brak koordynacji powoduje, że linie gminne, powiatowe, powiatowo-gminne i wojewódzkie mogą pokrywać się na części trasy; wprowadzenie obowiązków publikacji rozkładów jazdy przez operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników w otwartych cyfrowych, czyli był postulat, który mówił o tym, żeby był jeden centralny komunikator internetowy czy umiejscowiony w internecie, na którym znajdowałyby się wszystkie możliwe kursy, linie, operatorzy, tak żeby każdy mógł z niego w uniwersalny sposób skorzystać; wprowadzenie możliwości realizowania transportu na życzenie, tak zwanych telebusów – w opinii Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury transport autobusu na żądanie, robiony dopiero po dokonaniu przez pasażera zgłoszenia zapotrzebowania na taki przewóz na danej trasie, w myśl obowiązujących przepisów prawnych już w chwili obecnej jest możliwy do realizowania. Były też takie postulaty, które funkcjonują już w przestrzeni prawnej, może jeszcze nie do końca faktycznej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Przechodzimy do dyskusji. Pierwsza do głosu zapisała się pani przewodnicząca Paulina Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Dziękuję za tę informację panie ministrze. Zastanawia mnie, dlaczego nie dostaliśmy żadnej informacji na piśmie. Chciałoby się może nawet zażartować, czy Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych tak źle wypada, że tej informacji nie ma, bo o drogach mamy cały pakiet informacji.

Natomiast ja mam kilka konkretnych pytań. Bo oczywiście likwidacja białych plam transportowych to jest szczytny cel, natomiast w jaki sposób je państwo w ogóle zlokalizowaliście, bo warto podkreślić, że kiedy rząd Prawa i Sprawiedliwości wprowadzał to rozwiązanie, to tego nie zrobił. Nie zrobił tego na początku, nie robił tego w trakcie i wydaje mi się, że szukanie rozwiązań problemu, który wiemy, że istnieje, ale który nie jest umiejscowiony w konkretnych miejscach, nie do końca może być trafny.

Mam konkretne pytanie – ile linii autobusowych zostało zlikwidowanych albo zawieszonych od początku funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych? Myślę, że to też nas gdzieś umiejscowi w tej dyskusji o tym, jak wygląda obecnie sytuacja. Może odniosę się do paru tych postulatów, ale chciałabym jeszcze o jednej rzeczy powiedzieć, bo wydaje mi się, że kiedy rozmawiamy o likwidowaniu problemu związanego z wykluczeniem transportowym, to wszyscy kiwamy głowami i wszyscy się z tym zgadzamy, ale wczoraj, na posiedzeniu podkomisji zdrowia publicznego, obejmującego informację w sprawie nierówności w zdrowiu oraz możliwości ich ograniczania, na zaproszenie pani przewodni-

cącej Joanny Wichy były zaproszone trzy resorty: Ministerstwo Zdrowia, Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej i Ministerstwo Infrastruktury.

I panie ministrze, pani przewodnicząca Joanna Wicha otrzymała od państwa wiadomość, że państwo nie przyjdziecie mówić o problemie transportowym, ponieważ to nie jest zakres waszego zadania, wasz obszar zainteresowania. I to, że nierówności w zdrowiu związane są z tym, że w wielu miejscach nie ma transportu czy autobusowego, czy kolejowego, was absolutnie nie dotyczy. I niestety uważam, że to jest skandaliczne podejście, ponieważ jeżeli chcemy ten problem rozwiązywać, to musimy wiedzieć, na jakie potrzeby dobrze zorganizowany transport odpowiada – między innymi właśnie za możliwość dojazdu do lekarza, między innymi za kwestie związane z dobrą edukacją i możliwością wyboru szkoły, z dojazdem do pracy i zrealizowaniem swoich potrzeb życiowych, z kontaktem z bliskimi, ze znajomymi, z przyjaciółmi, z korzystaniem z oferty kulturalnej, na którą też wydajemy środki.

Wczoraj zabierałam na tej podkomisji głos i przypominałam, że przecież państwo polskie wydaje pieniądze publiczne, wysyłając na przykład naszych obywateli do miejscowości uzdrowiskowych. I do tych miejscowości bardzo często nie ma żadnego dojazdu transportem publicznym. Podawałam przykład Ciechocinka, gdzie po ponad 140 latach, mimo że istnieje zelektryfikowana linia kolejowa, nie jeździ żaden pociąg. I po kilkunastu latach… Bardzo bym prosiła o spokój na sali, to są ważne kwestie. I na przykład mieszkańcy, którzy mieszkają w powiecie aleksandrowskim, nie mogą dojechać koleją do Ciechocinka, bo od kilkunastu lat nie ma tam pociągu. I naprawdę należałoby się zastanowić, w jaki sposób my chcemy sensownie wydawać środki publiczne…

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo proszę o wyciszenie rozmów.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

I chciałabym też, żebyśmy dzisiaj zastanowili się tutaj, w jaki sposób chcemy wydawać środki publiczne, skoro wydajemy pieniądze na ochronę zdrowia i na sanatoria, wydajemy pieniądze na edukację, wydajemy pieniądze na instytucje kultury, do których w żaden sposób poza indywidualnym transportem nie można dojechać. I uważam to za głęboko niesprawiedliwe, zwłaszcza dla tych osób, które mieszkają w małych miejscowościach, mieszkają na wsi i są po prostu wykluczone z korzystania ze swoich praw konstytucyjnych.

I jeszcze jedna rzecz, wydaje mi się, że kluczowa. Miałam okazję – i tutaj chcę podziękować panu ministrowi – wziąć udział w tym spotkaniu w ministerstwie dotyczącym Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Faktycznie, bardzo wiele uwag padło ze strony zarówno i organizatorów, i przewoźników, i w ogóle osób zainteresowanych tym tematem, stowarzyszeń, które na rzecz poprawy transportu działają. Natomiast, panie ministrze, chciałabym dzisiaj usłyszeć, które z tych postulatów, które wybrzmiały na tym spotkaniu, są w obszarze państwa zainteresowań, nad którymi będziecie chcieli pracować i które będziecie chcieli wdrożyć.

Nie ma na sali nikogo z Ministerstwa Finansów, nie będę w ogóle poruszała się w kwestii finansowania, czy to w ogóle jest możliwe, czy są na to środki. Natomiast to, co na pewno można byłoby zrobić, i czego należałoby oczekiwać w pierwszej kolejności to ustalenie pewnego standardu połączeń. Bo skoro wydajemy środki publiczne, to powinniśmy wiedzieć, co my za pieniądze, które przeznaczamy na Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, chcemy osiągnąć. I podstawową kwestią jest kwestia minimalnej liczby połączeń w ciągu tygodnia, kwestią podstawową jest to, żeby ten transport funkcjonował także w weekendy. To można przecież zrobić i tego powinniśmy wymagać, bo to by spowodowało też, że ci, którzy wnioskują o te środki, będą musieli się do tych wymagań dostosować.

Kwestia kolejna to standaryzacja przydzielania i rozdzielania tych środków. To też wybrzmiewało na tym spotkaniu. To nie tylko te rozliczenia raz w niektórych województwach miesięczne, w niektórych kwartalne, ale też kwestia składania i różnego rodzaju wniosków, bo każde województwo robi to w inny sposób i wymaga innych danych od podmiotów, które starają się o te pieniądze.

I ostatnia kwestia – tak naprawdę na tym spotkaniu nie padł postulat komunikatora tylko wyszukiwarki połączeń. I państwo sobie doskonale zdajecie sprawę, że o ile w transporcie kolejowym wyszukiwanie połączeń jest możliwe, mamy zarząd tej infrastruktury, mamy jedną aplikację i można znaleźć połączenie kolejowe niezależnie od tego, jaki przewoźnik te przewozy prowadzi, to w transporcie autobusowym jest „hulaj dusza, piekła nie ma" i bardzo trudno się z zorientować, będąc dzisiaj tutaj w Warszawie, w jaki sposób dojadę na przykład z miejscowości na Dolnym Śląsku albo na Podkarpaciu. Jeżeli nie znamy konkretnego przewoźnika, konkretnej trasy, to bardzo często jest to po prostu niemożliwe, niemożliwe jest zaplanowanie podróży i przesiadek.

I też pytanie, czy państwo będziecie chcieli nad takim rozwiązaniem popracować, być może w porozumieniu z Ministerstwem Cyfryzacji? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan poseł Rafał Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, Wysokie Komisje, panie ministrze, szanowni państwo dyrektorzy poszczególnych departamentów, przedstawiciele organizacji samorządowych, transportowych, społecznych, w pierwszych słowach należy powiedzieć, że Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych to nowe narzędzie finansowanie komunikacji publicznej. Do 2019 r. nie było jakiegokolwiek źródła finansowania organizacji transportu autobusowego w Polsce. Organizatorzy, którymi są samorządy, byli pozostawieni sami sobie i to miało w głównej mierze wpływ na to, że dostępność komunikacyjna, szczególnie na terenach wiejskich, była drastycznie ograniczana. Nie jest to winą samorządów, bo przy wielu zadaniach, które spoczywają na samorządach i gminnych, i powiatowych trudno wszystko zrealizować. Jest to winą braku odpowiedniego systemu, ale też źródła finansowania i stworzenia otoczenia prawnego, które pomoże zrealizować, zorganizować transport między miastami powiatowymi, miastami wojewódzkimi a oddalonymi od tych miast miejscowościami.

Drodzy państwo, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych właśnie tę lukę wypełnił. W pierwszej chwili, od 1 września 2019 roku, maksymalna kwota dofinansowania do wozokilometra to 1 zł, natomiast później, w ramach odpowiedzi na kryzys pandemiczny, na duże ograniczenie liczby pasażerów ze względu na pandemię COVID-19, podjęliśmy decyzję – i to bardzo szybko, bo już w pierwszej połowie 2020 r. –żeby zwiększyć kwotę wozokilometra maksymalnie do 3 zł. I to pozwoliło utrzymać wcześniej założone linie komunikacyjne, ale też pozwoliło do tego momentu zwiększać liczbę linii komunikacyjnych, zwiększać zainteresowanie organizacją transportu autobusowego w poszczególnych regionach naszego kraju.

Takie wnioski można wysnuć z informacji, które przed chwileczką przedstawił pan minister. Jeżeli dobrze zapamiętałem – 7300 linii komunikacyjnych w 2024 r. Jestem przekonany, że gdy utrzymamy ten model finansowania i tę kwotę ogólną 1mld zł – bo taka od tego roku dzięki decyzji Prawa i Sprawiedliwości z poprzedniego roku jest zapisana – to zainteresowanie organizacją transportu zbiorowego będzie jeszcze większe. Pod znakiem zapytania jest dynamika wzrostu linii komunikacyjnych, bo tutaj faktycznie coraz wyższe koszty obsługi, czyli coraz wyższe koszty zatrudniania – w głównej mierze kierowców – coraz wyższe koszty paliwa – nie jest ono po 5,19 zł tylko po 7,19 zł – powodują coraz wyższe koszty wozokilometra. I tutaj zrozumiałą rzeczą jest to, że organizatorzy, czyli samorządowcy, w rozmowach z Ministerstwem Infrastruktury artykułują potrzebę zwiększenia do wozokilometra. Natomiast konkludując to, co jest tą czteroletnią historią, trzeba powiedzieć jasno, że ten fundusz jest historycznym, pierwszym narzędziem finansowym zorganizowanym centralnie, które pomaga samorządom w organizacji transportu zbiorowego.

Dobrze, że pan minister przedstawił oczekiwania różnych grup zawodowych czy różnych grup, które biorą udział w organizacji transportu publicznego – mówię tutaj o samorządowcach, a także o operatorach, o przewoźnikach. Na pewno te głosy trzeba

przenieść na ustawy. Od 2019 r. dwukrotnie nowelizowaliśmy ustawę, wsłuchując się przede wszystkim w głosy samorządowców, organizatorów, tak aby: ułatwić im organizację linii autobusowych, uprościć składanie wniosków, szybciej otrzymać środki finansowe – szczególnie w tych województwach, w których ta pierwsza pula była wyczerpana, a byli jeszcze wnioskodawcy, którzy oczekiwali na środki finansowe. Bo trzeba powiedzieć, że zainteresowanie samorządowców w całej Polsce jest różne, różne są też białe plamy wykluczenia komunikacyjnego. I od 2023 r. były województwa, w których pierwsza pula była wyczerpywana i musieliśmy przekierowywać środki finansowe z tych województw, w których ona została, tam, gdzie te środki były potrzebne i też ten mechanizm został usprawniony tak, aby te środki dotarły do powiatów czy też do gmin jak najszybciej, już na początku roku, aby ta pewność podpisania umowy i otrzymania dofinansowania była jak najwcześniej.

Pan minister przedstawił kolejne postulaty, kolejne oczekiwania. Na pewno trzeba je wziąć pod uwagę i wdrożyć. Oczywiście sprawą fundamentalną jest to, które z nich trzeba wdrożyć, bo jeśli one się wykluczają, to faktycznie trzeba dokonać odpowiedzialnego wyboru, odpowiedzialnej decyzji i wskazać te rozwiązania prawne, które ułatwią organizację transportu zbiorowego w gminach, województwach i powiatach.

Natomiast, kończąc tę swoją pierwszą wypowiedź, trzeba powiedzieć, że fundusz spełnił swoją misję, że oddanie wskazania organizacji linii autobusowych samorządom jest właściwe. Zawsze powtarzałem, przychodząc w poprzedniej kadencji z ustawami, że z Warszawy nie widać tego, co widać z regionów. Oczywista oczywistość. To samorządy, na których spoczywa odpowiedzialność organizacji takich linii autobusowych, powinny je kształtować, powinny je trasować.

Natomiast naszą rolą jest przekazywanie środków finansowych, oczywiście przy weryfikacji przez urząd wojewódzki celowości wydawania tych środków finansowych. Wszędzie tam, gdzie jest potrzeba organizacji dowozu lokalnej społeczności, środki finansowe powinny trafiać, powinny być kierowane i powinny pozwalać na to, aby organizować zbiorowy, publiczny transport autobusowy. Tak się dzieje, ta formuła nie powinna zostać zakłócona, samorządowcy wiedzą lepiej niż my, jeżeli chodzi o ocenę potrzeb trasowania linii autobusowych i ta odpowiedzialność powinna nadal spoczywać na samorządowcach.

Tak że to jest ocena ponad czteroletniego funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. I chcę z tego miejsca podziękować wszystkim tym, którzy pracowali nad stworzeniem tego narzędzia, oczywiście pod auspicjami ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka. Chcę podziękować i pracownikom ministerstwa, i wojewodom tutaj obecnym – i tym z kadencji poprzednich, i tym obecnym wojewodom, którzy pośredniczą w dystrybucji tych środków finansowych. Ta wspólna praca już zaowocowała.

Oczywiście są potrzebne korekty, są potrzebne uzupełnienia, ta kwestia finansowa zawsze będzie na pierwszym miejscu. Trzeba sobie zdawać sprawę, że tutaj staniemy – mam nadzieję, że jak najszybciej – przed kwestią zwiększenia puli z miliarda o kolejne setki milionów złotych, bo mam nadzieję, że zainteresowanie funduszem do tego doprowadzi. I im więcej linii autobusowych, tym większy wydatek i tym większa pula środków finansowych potrzebna do tego, żeby zaspokoić wszystkie jednostki. Ale też staniemy przed dylematem, czy zwiększyć kwotę do wozokilometra, bo to też będzie niezbędne przy tych rosnących kosztach pracowniczych i rosnących kosztach utrzymania, eksploatacji linii autobusowych.

Jeszcze raz serdecznie dziękuję też samorządowcom, którzy z tego funduszu korzystają. Jest ich coraz więcej. Dziękuję również wszystkim tym, którzy realizują przewozy na tych liniach autobusowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, pani posłanka Barbara Oliwiecka.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Panie przewodniczący, ja mam takie jedno pytanie. To jest głos, który pojawia się od początku tworzenia tego funduszu. Chciałam się zapytać, czy ministerstwo wsłu-

chuje się w ten głos i czy jest w stanie wprowadzić zmiany? Chodzi o włączenie w ten fundusz również gmin miejskich, które świadczą połączenia autobusowe na terenach podmiejskich. Do tej pory beneficjentami tego funduszu były związki powiatowo-gminne, gminne, pojedyncze gminy, ale nie gminy miejskie. Tymczasem jest mnóstwo miast, które świadczą – czy raczej świadczyły – usługi transportowe również na terenach podmiejskich. Ich tabor jest przystosowany do przewozu osób: obniżane podwozie, większy komfort, możliwość przewozu wózków; osoby z niepełnosprawnością również mogą korzystać z tego transportu. Niestety gminy miejskie są wykluczone z tego funduszu, miejskie zakłady komunikacyjne nie mogą otrzymywać dotacji.

W związku z tym w ostatnich latach obserwowaliśmy wypowiadanie porozumień transportowych pomiędzy różnymi miastami i gminami ościennymi, bo to było nie do udźwignięcia finansowo. W efekcie, moim zdaniem, jest to zaprzeczenie celom tego funduszu, bo to nie zwalczało wykluczenia komunikacyjnego, a wręcz potęgowało je. Bo te autobusy mają regularne kursowania, regularny harmonogram, kursują w weekendy. Często po wypowiedzeniu umowy były zastępowane prywatnymi przewoźnikami – i bardzo dobrze, bo oni ratowali sytuację. Nie można o nich przy zmianach zapominać, bo oni często ratowali sytuację, ale to często były i są autobusy nieprzystosowane do przewozu pasażerów, tak jak autobusy miejskie, to były autokary czy jakieś busy. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz – Kalisz jest takim przykładem tego, że 60% uczniów szkół ponadpodstawowych dojeżdża spoza miasta. Oni muszą kupić bilet na przejazd do miasta, a potem jeszcze w mieście. W efekcie stają się więźniami jednego autobusu. I naprawdę zastanawiam się, czy ministerstwo rozważyłoby włącznie również tych miejskich zakładów transportowych w ten fundusz, oczywiście w zakresie organizowania transportu podmiejskiego? Miasta sobie radzą, tworzą jakieś porozumienia – nie chcę powiedzieć, że fikcyjne, ale sztuczne, które normalnie by nie powstały – co generuje nowe koszty całej obsługi administracyjnej. To jest moje pytanie, proszę o ustosunkowanie się do niego, bo te głosy na pewno też wybrzmią w ministerstwie.

I kolejna rzecz– bardzo się cieszę, że fundusz jest zwiększony, natomiast należy mieć świadomość, że nie tylko podniesienie kwoty stanowi o funkcjonalności tego systemu, kluczowe jest to, co tutaj wybrzmiewało, czyli pilnowanie takich elementów jak częstotliwość połączeń, połączenia w weekendy. Bo tylko ten regularny, pewny transport sprawia, że ludzie mogą zaufać transportowi publicznemu i faktycznie rezygnować z aut prywatnych, ale przede wszystkim móc skorzystać z całej oferty edukacyjnej, zdrowotnej tych miast. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, pani poseł Bartosz Zawieja.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Z clou problemów, z którymi się zmagamy – około 40% mieszkańców wsi i miast do 20 tys. zmaga się z wykluczeniem transportowym. Moim skromnym zdaniem dotychczasowy wdrażany program ma pewne praktyczne wady. Chociażby takie, że dotacje nie trafiają do gmin, w których stopień wykluczenia komunikacyjnego jest najwyższy. 70% środków dotyczy dotacji dla gmin wiejskich. Ogłoszenie tych naborów wiązało się z tym, że już dla szczebla powiatowego tych środków nie wystarczało.

Co to oznacza? Zmiana kolejności przyznawania środków powinna ulec przeszeregowaniu. Mam tu na myśli to, aby pierwszeństwo takich dotacji trafiało do związków powiatowo-gminnych, następnie do województw, niżej samodzielnych powiatów oraz do gmin. Ale tylko do tych gmin, w których ta dotacja została udzielona w roku poprzedzającym złożenie aktualnego wniosku.

Co by to mogło spowodować? Bez wątpienia zmusiłoby włodarzy tych gmin do współpracy z lokalnym samorządem, powiatowym chociażby, czy tam związkiem powiatowo-gminnym. I w takim ujęciu ten rok byłby na podjęcie tej ewentualnej współpracy.

W jaki sposób można by było takie manewry, czy takie słuszne rozwiązania nagradzać? Otóż na przykład wzrost dopłat za wozokilometr mógłby osiągać 5zł za wozokilometr, w ujęciu, gdy w takim związku jest tylko jeden powiat i okoliczna gmina, a gdy są już dwa, to już na przykład 6 zł. Moim zdaniem to jest zdrowy mechanizm pewnej konkurencji.

Dlaczego tutaj takie wnioski? Otóż do końca ubiegłego roku te kontrakty, które podpisywano z urzędem wojewódzkim, mogły być zawarte na okres minimum roku i tak były w większości rozpatrywane. Szanowni państwo, gminne spółki przewozowe, regionalne, które realizują to zadanie, nie są w stanie sprostać wymogom elektromobilności Zielonego Ładu czy nawet innym aspektom związanym z polityką spójności czy polityką regionalną Unii Europejskiej we wszystkich traktatach, we wszystkich rozporządzeniach, które mamy. Wyobraźmy sobie małą, 8-tysięczną gminę, która sama ma zakupić hybrydowe pojazdy i nie będzie mogła skorzystać z środków zewnętrznych, czyli z Krajowego Programu Odbudowy, ze środków z programów regionalnych, ze Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, ze wszystkich możliwych dostępnych środków, ponieważ polityka unijna jest bardzo, bardzo dosadna.

Uważam, że ten aspekt, aby zmienić kolejność przyznawania i premiowania tych dotacji, jest jak najbardziej wskazany, bo on do dziś, do tej pory się nie sprawdził. A finalnym aspektem jest to, co powiedziałem na samym początku, że około 40% mieszkańców tych gmin wiejskich i miejsko-wiejskich jest wykluczona transportowo. Doskonale wiemy, że do tej pory zdarzało się tak, że istniejące linie bywały wydłużone średnio na przykład o jeden przystanek, z linii użyteczności publicznej stawały się komercyjnymi bądź odwrotnie. Przykładowo linie szkolne, których wykonywana na co dzień trasa przewozowa stanowi komfort podróżowania dla zwykłych osób, które nie podróżują na przykład do szkół ponadpodstawowych do miasta powiatowego, są całkowicie mało rentowne. Zdarzały się także archaiczne działania jak na przykład kursy dzienne obsługiwane bądź poszerzane o kursy w okresie wakacyjnym. Więc moim zdaniem ten system jest jak najbardziej wskazany, ale kluczowa przed nim jest analiza dotychczasowych doświadczeń.

Uważam, że strona samorządowa dysponuje bardzo dużą wiedzą na ten temat. Jako były współpracownik Wielkopolskiego Transportu Regionalnego – to jest jeden z większych w Polsce związków powiatowo-gminnych, który skupia 33 jednostki samorządu terytorialnego i obsługuje obecnie koło milion mieszkańców – a także ze strony Związku Powiatów Polskich uważam, że są to instytucje, które mają największe praktyczne doświadczenie we wdrażaniu tego typu rzeczy.

A na koniec oddzielnym aspektem, który moim zdaniem jest bardzo ważny z punktu widzenia poszerzenia tej oferty i walki z wykluczeniem transportowym, jest podjęcie bardzo szybkich działań mających na celu standaryzację rozkładów jazdy, skonsolidowanie w jednym, centralnym rozkładzie rzeczy, ponieważ przy takiej liczbie samorządów różnych szczebli, różnych przewoźników, pierwszym wymogiem jest to, aby ta oferta trafiała do największej liczby osób vel dotychczas wykluczonych mieszkańców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Bartosz Romowicz.

Poseł Bartosz Romowicz (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo, panie ministrze, chciałbym na początku podziękować za zorganizowanie tego spotkania, gdzie wszyscy interesariusze moli przedstawić panu ministrowi oraz zespołowi pana ministra uwagi, które do nas jako posłów spływają. I to jest ważne, żeby tych wszystkich interesariuszy wysłuchać. Dużo już zostało powiedziane wcześniej, nie będę przedłużał, ale chcę zadać konkretne pytanie. Czy pan minister jest w stanie określić termin graniczny, przyszły, pewny termin, kiedy będzie w stanie przedstawić Komisji czy Komisjom propozycje zaproponowanych zmian po tym spotkaniu, oczywiście z pominięciem tej, która rodzi skutki finansowe, bo, jak wiemy, ze środkami na zwiększenie dopłaty może być ciężko, ale tych dotyczących wszystkich innych kwestii?

I druga rzecz – bardzo mocno zainteresował mnie i wiele osób temat udostępnienia tych wszystkich rozkładów jazdy, o czym też mówiła pani przewodnicząca Matysiak. Czy są prowadzone jakiekolwiek prace z Ministerstwem Cyfryzacji, czy jest jakaś komunikacja z Ministerstwem Cyfryzacji w tym temacie, aby taki portal, taka ogólnodostępna baza połączeń autobusowych powstała? Bo faktycznie jest to duży problem, zwłaszcza w małych miejscowościach, kiedy czasem nie ma – mimo tego, że powinien być – rozkładu jazdy na tablicy, a na przykład każdy ma telefon w ręce, mógłby z takiej aplikacji skorzystać i wyszukać sobie połączenie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Pani poseł Łukasz Kmita, proszę bardzo.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, zacznę od *ad vocem* do pani przewodniczącej Pauliny Matysiak, która wyraziła taki pogląd, że rząd Prawa i Sprawiedliwości nie dokonał analizy białych plam komunikacyjnych na samym początku. Szanowni państwo, moim zdaniem to właśnie samorządy powinny dokonać takiej analizy i samorządy powinny określić zapotrzebowanie na połączenia z miejscowości A do miejscowości B. Temu też mają służyć plany transportowe i być może czeka nas szersza dyskusja na temat tego, w jaki sposób zobowiązać samorządy do sprawnego przygotowania planów transportowych i aby te dokumenty nie były… Nie chcę powiedzieć dokumentami fikcyjnymi, ale odpowiadały na rzeczywiste potrzeby mieszkańców.

Jeśli pani przewodnicząca – z którą się w bardzo wielu wypadkach zgadzam – uważa, że to rząd powinien z Warszawy decydować, czy z małej miejscowości A do małej miejscowości B ma powstać linia komunikacyjna, takie ręczne sterowanie miałoby się odbywać z Warszawy, to uważam, że to jest relikt myślenia poprzedniego systemu. Samorządy – i gminne, i powiatowe, w tym wojewódzkie – powinny takie analizy przeprowadzać, być może przedkładać ministerstwu do akceptacji. I zachęcałbym może do takiego myślenia, ale co do zasady bardzo szanuję poglądy pani przewodniczącej Matysiak i się z nimi zgadzam.

Druga kwestia – pani poseł Oliwiecka zwróciła uwagę na gminy miejskie, które świadczą usługi na terenach podmiejskich i były pozbawione możliwości ubiegania się o środki. Otóż nie, w Małopolsce zarówno Krzeszowice, jak i Wieliczka zgłosiły wnioski o dofinansowanie. Natomiast wydaje mi się, że ten postulat pani poseł jest ważny, ale żebyśmy nie doprowadzili do rozregulowania rynku, bo w wielu przypadkach samorządy są organizatorami komunikacji miejskiej także na terenach podmiejskich.

W Polsce są dwa modele funkcjonowania komunikacji. Przypomnę, że na przykład w Małopolsce i na Śląsku są związki komunikacyjne – w Chrzanowie mamy związek komunikacyjny, który obejmuje kilka gmin, w tym gminy miejskie. Podobnie jest w Olkuszu. I generalnie żebyśmy nie doprowadzili pewnymi zmianami do tego, że organizatorzy i samorządy, które wcześniej pomyślały o tym, żeby stworzyć komunikację gminną, nie będą mogły ubiegać się o środki, a nowe samorządy, które dotychczas o tym nie myślały, będą mogły się o te środki ubiegać i powstanie pewien dualizm. Nie wolno doprowadzić do rozregulowania rynku.

Natomiast generalnie moim zdaniem warto byłoby przemyśleć – prośba do pana ministra – to, aby zwiększyć dopłatę do wozokilometra, ale w określeniu do konkretnych bardzo parametrów. Na przykład dzisiaj dopłata do wozokilometra na poziomie 3 zł w przypadku 19-miejscowego autobusu typu bus z miejscami siedzącymi jest co do zasady optymalna, ale już w odniesieniu do autobusu, który ma 50 miejsc siedzących i jest dostosowany do przedwozu osób niepełnosprawnych – nie. Dlatego być może warto by było, jestem gorącym zwolennikiem takiego rozwiązania, wprowadzić rozgraniczenie pod względem kwoty w zależności od wielkości pojazdu. Proszę pana ministra o to, aby przemyślał to rozwiązanie.

Kolejny mój postulat wydaje się prosty do realizacji i wychodzi też na przeciw postulatom, które zostały tutaj zgłoszone. Warto by było moim zdaniem zobowiązać samorządy, które otrzymują środki, do tego, aby wprowadzały dane o faktycznym czasie przejazdu

autobusu do jednego, zintegrowanego programu czy systemu. Nie chcę tu reklamować żadnego systemu, ale na południu Polski bardzo rozpropagowany jest system kiedyprzyjedzie.pl, gdzie pasażer, stojąc na przystanku, w czasie rzeczywistym może wejść i zobaczyć, za ile autobus przyjedzie na jego przystanek. I być może wprowadzenie takiego obowiązku, aby organizator transportu był zobowiązany do tego, aby wprowadzić pewne dane do ogólnopolskiego systemu, którego operatorem byłby podmiot wskazany przez ministerstwo, mogłoby doprowadzić do sytuacji, w której powstałaby baza rozkładów jazdy, ale nie tylko na papierze. Mieszkańcy dziś oczekują tego, żeby w czasie rzeczywistym wiedzieć, za ile pojazd pojawi się na danym przystanku. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Marcin Skonieczka.

Poseł Marcin Skonieczka (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, rzeczywiście Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych był takim kołem ratunkowym dla samorządów. Bez tych środków wiele linii zostałoby zlikwidowanych, a dzięki tym środkom możliwe było przywrócenie tych linii. I to, że te linie funkcjonują, to dzięki tym środkom. W pełni popieram postulat uproszczenia procedur, bo rzeczywiście te wnioski, a później rozliczenia, są dosyć kuriozalne, są realizowane w wersji papierowej, więc można by było zrobić to w wersji elektronicznej i uprościć, żeby było to znacznie lepiej zorganizowane.

Mam też pytanie o umowy wieloletnie, bo wiem, że tylko część województw je wprowadziła, w kujawsko-pomorskim akurat takiej możliwości nie ma. I pytanie, z czego to wynika? Czy będzie taka możliwość, żeby te umowy wieloletnie były w całym kraju, bo to ułatwia planowanie dowozów, a bardzo często są to na przykład dowozy dzieci do szkół średnich, więc taka niepewność się rodzi, czy będą środki na przyszły rok, czy też nie? Umowy wieloletnie ten problem eliminują.

Oczywiście zasadny jest też postulat zwiększenia stawki z 3 na 4 zł, bo stawka przez wiele lat nie była podnoszona. Pan minister się wypowiedział, rozumiem, że są ograniczenia finansowe i chodzi o to, żeby jak najwięcej samorządów mogło z tych środków skorzystać.

Jeszcze chciałem się odnieść do tego postulatu zmiany kolejności przyznawania dotacji, żeby na przykład związki gmin miały pierwszeństwo. Z tym się nie zgadzam, są przykłady, gdzie takie związki nie są formalnie zawarte, a samorządy współpracują. Takim przykładem jest powiat wąbrzeski, gdzie właśnie wszystkie samorządy gminne współfinansują te przewozy, które organizuje powiat, bo bez tego powiat nie miałby środków, żeby dopłacać. Formalnie nie jest to związek, ale pełni bardzo podobną funkcję, więc wprowadzenie tego typu kolejności przyznawania dotacji byłoby krzywdzące dla tego typu rozwiązań, gdzie ta współpraca dobrze funkcjonuje i nie warto tego zmieniać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Pani poseł Piotr Kandyba, proszę bardzo.

Poseł Piotr Kandyba (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bezsprzecznie organizacja komunikacji autobusowej organizowana przez samorządy to jest dobry kierunek i to jest kierunek najbliższy mieszkańcom. Jednak są pewne braki i problemy w organizacji transportu, tak jak w tej chwili rozmawialiśmy. Mam wrażenie, że to jest taki misz-masz: trochę organizują transport gminy, trochę powiaty, trochę województwa, część gmin prywatnych albo już w tej chwili coraz więcej firm prywatnych, które patrzą tylko i wyłącznie na dochodowe linie i to jest rozsądne. Istnieją białe plamy, nie ma korelacji biletowych, nie ma korelacji połączeniowej i tak dalej.

W zeszłej kadencji, w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Departament Analiz Rządowego Centrum Analiz opracował bardzo fajną rekomendację. Po pierwsze przeanalizował, co się dzieje, jak działa ten jednomiliardowy fundusz i dał też rekomendacje – myślę, że one są bardzo rozsądne, dobrze by było, żeby ministerstwo sięgnęło do tego

właśnie dokumentu. Ja tu tylko powiem, że na pewno fundusz musiałby się zwiększyć, ale cały akcent w organizacji transportu w całej Polsce poszedłby na związki powiatowo-gminne, które musiałyby być tworzone obligatoryjnie. Kompetencje w zakresie organizacji autobusowego transportu zbiorowego zostałyby odebrane gminom i województwom. Wszystko jest tutaj rozpisane. Prosiłbym, żeby ministerstwo sięgnęło do tego dokumentu, bo wydaje mi się, że jest bardzo dobrze opracowany i poprosiłbym – jeżeli będzie to możliwe – żebyśmy następnym razem podyskutowali o tym dokumencie. On został odłożony w zeszłej kadencji do biurka, moim zdaniem szkoda, ale możemy to w tej chwili odświeżyć i zobaczyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś z państwa posłów, pań posłanek chce jeszcze zabrać głos? Jeśli nie, to jako ostatnia do głosów wcześniejszych chciała się odnieść pani posłanka, pani przewodnicząca Paulina Matysiak, a następnie udzielę głosu przedstawicielom korporacji samorządowych. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Chciałam odnieść się do kwestii zbadania poziomu i skali wykluczenia komunikacyjnego. Tak, powinno to zrobić państwo, skoro wprowadza rozwiązania, z których mogą skorzystać różne podmioty. Mało tego, panie pośle, takie badanie jest finansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju i ma się zakończyć w przyszłym roku. Być może ministerstwo ma też już jakieś dane pośrednie. Zadanie nazywa się „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego". To badanie kosztuje ponad 4 mln zł, tyle pieniędzy wydało na to państwo polskie. I przeprowadza to badanie konsorcjum uczelni, politechniki: poznańska, gdańska, śląska i warszawska. I być może Ministerstwo Infrastruktury ma już jakieś cząstkowe dane z tego badania. Ono ma się zakończyć w 2025 r. I tak, trzeba to zrobić, żeby móc dobrze przygotować przepisy, z których będą korzystać różne podmioty, różne jednostki samorządu terytorialnego

Jeszcze jedno zdanie, bo poseł Kandyba mówił o tym misz-maszu. To ja może powiem, że ten misz-masz wynika z naszych przepisów, bo za organizację transportu publicznego na określonych obszarach odpowiada gmina na terenie gminy, na terenie powiatu odpowiada powiat, na terenie województwa odpowiada marszałek, więc wynika to z tego, że mamy różnych organizatorów. I oczywiście możemy otworzyć dyskusję i zacząć rozmawiać, czy ten poziom organizatorów nie powinien się zmienić, czy to nie byłoby z pożytkiem dla tych osób, które z tego transportu korzystają, natomiast ja bym bardzo chciała, żebyśmy, rozmawiając o transporcie, patrzyli na to z perspektywy pasażera czy pasażerki, zwłaszcza w tych obszarach faktycznie wykluczonych, w których bez własnego środka transportu wyjechać nie można, bo cały czas są takie miejscowości w Polsce.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Zgłaszał się do głosu pan Mariusz Marszał, Związek Gmin Wiejskich. Bardzo proszę.

Doradca przewodniczącego ds. legislacyjnych i programowych Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej Mariusz Marszał:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, po pierwsze chciałbym podziękować za spotkanie w ministerstwie, które odbyło się w kwietniu. Padło bardzo wiele ciekawych przemyśleń i rozwiązań. To, o czym państwo tutaj rozmawiacie, jest bardzo ważne i kwestia zwiększenia mobilności obszarów wiejskich, które są szczególnie narażone na wykluczenie transportowe… Tak dla przypomnienia chciałbym państwu powiedzieć, że 25% miejscowości z obszarów wiejskich nie ma połączenia z miejscowością gminną.

Natomiast co do tego, o czym mówił pan minister Weber, że fundusz się doskonale wpisał i wypełnił tę lukę, to te dane świadczą o tym, że tak nie do końca. Oczywiście bar-

dzo mocno wspomógł gminy w organizowaniu transportu publicznego, między innymi w kwestii przewozów szkolnych, natomiast jeśli chodzi o kwestie związane z samym organizowaniem transportu, z planami transportowymi, to, tak tylko dla państwa informacji, chciałbym powiedzieć, że w gminie w województwie mazowieckim na 43 sołectwa możemy opracowywać plany transportowe, natomiast żaden operator się nie zgłosi, żeby taki plan realizować.

To, o czym pan minister wspomniał – transport „na żądanie" wydaje się tutaj jedynym kierunkiem możliwym do wypełnienia tej luki. Odnośnie do tego, jak to będzie zorganizowane technicznie, to myślę, że będą toczone jeszcze rozmowy pomiędzy ministerstwem a poszczególnymi interesariuszami. Panie ministrze, prosiłbym tylko w kwestii racjonalizowania środków o możliwość uwzględnienia w tym transporcie pojazdów nawet mniejszych niż te 19-osobowe, nawet do 9 osób, bo trudno sobie wyobrazić, żeby do takich miejscowości, gdzie jest 10 czy 15 budynków, wyruszały pojazdy większe. Bardzo dziękuję za udzielenie głosu, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan Grzegorz Kubalski, Związek Powiatów Polskich. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych był pomysłem dobrym przede wszystkim dlatego, że dał istotny bodziec do tego, żeby rzeczywiście komunikacja lokalna zaczęła się rozwijać. Natomiast ten bodziec, który był dany, umożliwił wzrost, a teraz już osiągamy taki etap, w którym musimy pomyśleć nad tym, jak ułożyć pewne rzeczy z punktu widzenia dojrzałości systemu. Nie będę tu poruszał kwestii związanych z tych, jakie ewentualne zmiany mogą być potrzebne w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Skoncentruję się na tym, co jest istotne z punktu widzenia ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

I pierwszą rzeczą, o której musimy pomyśleć – to zresztą już w paru głosach wybrzmiało – jest kwestia zarówno rozumienia białej plamy, jak i zlikwidowania białej plamy. Znaczy, jeśli powiemy, że likwidacja białej plamy polega na tym, że tam pojawia się jakikolwiek środek transportowy, to tak rzeczywiście osiągnęliśmy odpowiedni sukces. Natomiast jeżeli spojrzymy na to z punktu widzenia pasażerów – o czym mówiła pani przewodnicząca – to musimy być świadomi tego, jakie potrzeby transportowe mają pasażerowie, chociażby również i w kontekście wczorajszego posiedzenia, gdzie omawiana była kwestia wykluczenia czy też ograniczeń w zakresie dostępu do opieki medycznej na obszarach wiejskich.

Jeżeli popatrzymy na to w ten sposób, to okaże się, że co do zasady potrzeby mieszkańców, tak żeby ich potrzeby transportowe rzeczywiście zostały zaspokojone, koncentrują się w ramach obszarów funkcjonalnych miast – w praktyce mówimy tutaj w takim razie o skali terytorialnej powiatu, bo dopiero w takiej skali dobrze i sprawnie funkcjonujący system publicznego transportu zbiorowego jest w stanie w realny sposób usunąć białą plamę transportową. I pod tym kątem należy spojrzeć na te rozwiązania, które są obecnie w ustawie o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Stąd między innymi ta kwestia, która padła już w wypowiedziach części posłów – bardzo za to dziękuję – odnośnie do konieczności zmiany priorytetów, jeżeli chodzi o przydzielanie środków. Do tej pory działaliśmy w warunkach takich, w których środków było więcej niż zapotrzebowania, w związku z czym to nie miało wielkiego znaczenia. Obecnie docieramy do momentu takiego, w którym popyt na środki jest większy niż to, co mamy w funduszu. W niektórych województwach występowała już taka sytuacja, że udało się zaspokoić wnioski, dlatego że nastąpiły przesunięcia między województwami. Natomiast obecne rozwiązanie prowadzi do sytuacji takiej: jeżeli mamy do czynienia z gminą, która w celu poprawienia sobie swojej sytuacji finansowej zamieniła przewozy szkolne na przewozy otwarte współfinansowane z funduszu, to ona będzie miała priorytet w dostępie do środków w porównaniu zarówno ze związkiem powiatowo-gminnym, jak i chociażby z powiatem, który wspólnie z gminami organizuje cały system transportowy, bo najpierw

zaspokajane są wnioski poszczególnych, pojedynczych gmin, a nie tych organizatorów, którzy stworzą spójny system na większym obszarze przestrzennym. Zatem jeśli nie chcemy doprowadzić do tego, co byłoby szkodliwe, a więc fragmentacji istniejących już systemów, gdzie mamy do czynienia na danym obszarze z obsługą transportową, musimy dać priorytet finansowy właśnie dla takich kompleksowych rozwiązań. Obecnie w ustawie tego nie ma i to jest pierwsza podstawowa rzecz, która w naszej ocenie musi być wprowadzona.

Dalsze kwestie to są oczywiście te rzeczy, które już tutaj po części wybrzmiały, a więc to jest chociażby kwestia związana może nie tyle z przymusowym ustaleniem określonego standardu, ale przynajmniej wyższym czy też bardziej priorytetowym traktowaniem tych rozwiązań, które dostatecznie zaspokoją zapotrzebowanie, jeżeli chodzi o częstotliwość. Jeżeli mówimy o dniach, w których jeżdżą poszczególne środki transportu, to jest kwestia wieloletniego planowania, co już zostało przewidziane, ale wymaga jeszcze wdrożenia. To jest wreszcie kwestia związana z przewidzeniem mechanizmu rewaloryzacji tej wysokości dopłaty, która jest w chwili obecnej.

Zdaję sobie sprawę, że sytuacja finansów publicznych w chwili obecnej jest trudna, zresztą nie tak dawno mieliśmy opublikowaną przez Ministerstwo Finansów białą księgę, starającą się pokazać, jak ta sytuacja się przedstawia, ale na drugiej szali mamy kwestię zaspokajania potrzeb obywateli. A jeżeli mówimy o potrzebach transportowych, to mechanizm ich zaspokajania i przyzwyczajenia w tym zakresie budowane są latami a zniszczone mogą być w parę miesięcy. Bo jednak, jeżeli zostaną podjęte chociażby indywidualne decyzje poszczególnych osób o zakupie samochodu, bo w chwili obecnej przestał funkcjonować transport, to powrót do systemu, który już był, jest bardzo trudny i wymaga odpowiednio dużo czasu.

Dlatego z pełnym zrozumieniem dla obecnej sytuacji finansów publicznych apelowalibyśmy o to, żeby pomyśleć o mechanizmie waloryzacji takim, który wynika bezpośrednio z ustawy, a nie jest konsekwencją bieżącej sytuacji finansowej budżetu i tego, jak bardzo uda się przekonać do tego, żeby kwotę obecnie 3 zł zwiększyć, bo dopiero możliwość wieloletniego planowania rzeczywiście daje realną szansę na rozwój publicznego transportu zbiorowego. Zatem bardzo dziękujemy za to, że fundusz istnieje i prosimy o to, żeby wprowadzić w nim takie zmiany, które zapewnią, że będzie on w sposób realny i silniejszy niż do tej pory mógł służyć celowi, dla którego został powołany. A tym celem było ograniczenie wykluczenia transportowego i umożliwienie poszczególnym obywatelom zaspokajania ich potrzeb czy to w zakresie edukacji, czy ochrony zdrowia, czy również i potrzeb prywatnych w oparciu na publicznym transporcie zbiorowym. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Poproszę teraz pana Pawła Gancarza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, o odniesienie się do pytań i sugestii.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, wysokie prezydium, szanowni zebrani, pierwsze pytania padły z ust pani poseł Pauliny Matysiak, obecnej również na spotkaniu 25 kwietnia. Pani poseł też była świadkiem mnogości pomysłów, ale to, co między innymi odzwierciedlała państwa dyskusja przed chwilą, wybrzmiało na kwietniowym posiedzeniu. Były tam dwa nurty. Jeden mówił o tym, żeby maksymalnie zbiurokratyzować, uszczelnić i zaprowadzić większą dyscyplinę, jeżeli chodzi o wydatkowanie tych środków i w ślad za tym większą sprawozdawczość. Ale były też głosy płynące z drugiej strony, które mówiły o tym, żeby maksymalnie uprościć, rozluźnić, zaufać też organizatorom transportu – to są w wielu przypadkach jednostki publiczne, które znają zasady wydatkowania środków publicznych. I można było zaobserwować takie dwa skrajne poglądy, aczkolwiek wiele opinii powielało się z tymi pytaniami czy z tymi tezami, które państwo przekazali.

Odpowiadając na pytania – białe plamy, tutaj pytanie od pani poseł. Nad analizą funkcjonowania funduszu pracujemy już trochę czasu. Taka analiza została wykonana i jeżeli państwo będą sobie życzyli, będziemy mogli ją przesłać – analiza województwo po województwie, powiat po powiecie, gmina po gminie, czyli mamy na zasadzie kolo-

rów zaznaczone, gdzie na przykład i które gminy z funduszy korzystają, które nie korzystają. To w taki dobry sposób obrazuje, gdzie fundusz nie dociera, ale z drugiej strony tutaj należy jeszcze dokonać analizy, czy na przykład na tym obszarze nie funkcjonuje dobrze zorganizowany przewoźnik prywatny, czy nie funkcjonuje inna formuła organizacji transportu zbiorowego, na przykład to, co zostało powiedziane i wybrzmiało – transportu, który był dobrze zorganizowany przed wprowadzeniem funduszu i w oczywisty sposób z tych środków skorzystać nie może, bo te linie na danym terenie funkcjonują i takiego wsparcia, jak te podmioty, te gminy, te związki, nie są w stanie otrzymać. Ale mamy taką analizę, gdzie jest korzystane, które gminy korzystają z funduszu. Powiem szczerze, że ona wygląda dość pozytywnie, czyli wcale nie ma ta dużo tych gmin, które nie korzystają. Często to jest tak, że ten transport jest zorganizowany w jakiś inny sposób.

Ile linii zostało zlikwidowanych czy zawieszonych od momentu wprowadzenia FRPA? Myślę, że nie jesteśmy w stanie przeprowadzić takiej analizy na podstawie danych, które posiadamy. Ale przyjrzymy się tej materii. Raport, o który też było pytanie, przygotowuje też Departament Strategii Ministerstwa Infrastruktury. Wiem, że jest na etapie opracowywania, nie jest jeszcze zakończony, możliwe, że z tego raportu te dane będzie można w jakiś sposób „wyfiltrować".

Pani poseł poruszyła również brak obecności przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury posiedzeniu Komisji Zdrowia. Ja ze swojej mogę przeprosić – musiało to być jakieś niedopatrzenie, niedoinformowanie. Jak państwo wiedzą, staramy się aktywnie we wszystkich wydarzeniach czy zaproszeniach uczestniczyć, żeby jako Ministerstwo Infrastruktury być obecnym.

Które postulaty? Tak jak państwu mówiłem, pracujemy nad tym, analizujemy program. Jednym z tych elementów było to spotkanie 25 kwietnia, dzisiaj kolejnym etapem jest dyskusja z państwem na posiedzeniu tej Komisji. Zbieramy informacje, zbieramy materiał badawczy, który ma być podstawą do zmiany przepisów i nadania nowych kierunków. To jest oczywiście proces i na zmiany w kolejnym, najbliższym, czyli tegorocznym naborze jest już za późno, bo proces legislacyjny trwa.

Nie chcemy zrobić tego byle jak, a wręcz odwrotnie – starannie, dobrze, by nie wylać dziecka z kąpielą. Sami mi państwo w tej dyskusji podkreślali wielokrotnie, że każdy ruch, każde działanie oddziałuje na jakąś organizację, która świadczy transport, czy na jakiś samorząd. Różnie to wygląda w poszczególnych województwach, powiatach. I ten stopień zróżnicowania organizacji transportu jest naprawdę bardzo duży i będziemy się starać… Oczywiście jeśli państwo będą sobie życzyć…Przez to termin na nabór tegoroczny nieszybki i umowy na rok przyszły tylko wydłużone na kolejny nabór, żeby to przygotować maksymalnie starannie.

Które postulaty? Na dzisiaj ciężko jest powiedzieć. Są takie, które się przebijały i są bezdyskusyjne jak ten postula– który przytoczyłem, ale powtórzyła pani poseł, powtórzył ktoś z państwa – o tym jednym miejscu, w którym będzie można w przestrzeni internetowej znaleźć połączenie komunikacyjne i każdy z nas będzie mógł wklepać w jedną wyszukiwarkę połączenie skąd, dokąd, jak dojechać i za jaką cenę. To jest oczywiście element, który musi być opracowany w porozumieniu z Ministerstwem Cyfryzacji, ale to wybrzmiało, że coś takiego faktycznie by… Że to jest bezdyskusyjna kwestia, która może znaleźć odzwierciedlenie w przyszłych przepisach.

Pani poseł Barbara Oliwiecka. Włączenie gmin miejskich – tak, ten postulat wybrzmiał na posiedzeniu 25 kwietnia. Faktycznie, fundusz – i to wybrzmiało dziś na sali kilkakrotnie – ma taki element ujemny, który powstał przed wprowadzeniem funduszu, dzielenie związków, które się zorganizowały. Ja też jasno na posiedzeniu 25 kwietnia zaznaczyłem – i, tak jak mówiłem, znalazło to zrozumienie jeżeli chodzi o tę stawkę 3 złotych i nie widziałem dużego poruszenia na sali, żeby to było diametralnie za nisko, wręcz komunikat z sali od osób obecnych był taki, powiedziałbym, że umiarkowany, który świadczył o tym, że dzisiaj ta stawka, pomimo trudnej sytuacji na rynku pracowniczym, kosztów paliwa, amortyzacji sprzętu, w sprawiedliwy sposób kompensuje co najmniej połowę tych kosztów wozokilometra – że fundusz w naszej ocenie ma wspomagać te miejsca, w których transport nie jest rentowny w ogóle, a tę komunikację obywatelom trzeba zapewnić.

Wiadomo, że co do zasady transport się nie bilansuje, czy komunikacja zbiorowa się nie bilansuje, ale ten stopień rentowności w dużych aglomeracjach czy w dużych miastach jest dużo większy, ma rację bytu i te duże miasta sobie radzą. A te obszary wiejskie, do których dzisiaj w ogóle nie ma autobusu, bez wsparcia funduszem nie poradzą sobie na pewno i na pewno nie uruchomią połączeń komunikacyjnych. Ale rozumiem intencję, chodzi o to, żeby gminy sąsiednie, aglomeracyjne czy miejscowości aglomeracyjne, tak je możemy roboczo nazwać, z dużymi miastami nie zostały wykluczone – część może już została wykluczona – przez właśnie fundusz i te związki, te relacje komunikacyjne, które budowane były przez lata i dzisiaj zostały zaburzone. Jest to problem, który został przedstawiony 25 kwietnia, jest też zdiagnozowany i faktycznie trzeba będzie znaleźć na niego jakieś rozwiązanie.

Kontrakty na rok – od tego roku jest możliwość na dziesięć lat, bo też w innych pytaniach ten wątek, ta teza była postawiona. W tym roku wojewodowie mieli możliwość – mogli, a nie musieli – podpisywać umowy na okres dłuższy od jednego roku, czyli do dziesięciu lat. Od przyszłego roku, czyli od 1 stycznia 2025 r., będzie nie możliwość i może nie obowiązek, ale wojewodowie będą musieli takie umowy zawrzeć, jeżeli będzie taka wola wnioskodawcy.

Poruszony był temat kwoty, częstotliwości komunikacji w weekendy. Wszystko zależy od dwóch uwarunkowań. I padło to też dziś na sali, że faktycznie samorządy mają najlepszy obraz tego, jakie są potrzeby w danej gminie, w danym mieście, w danym powiecie. Standard jest różny, w niektórych gminach ten autobus jest co godzinę i wszyscy mamy świadomość tego, że żeby komunikacja zbiorowa przyciągała nowych odbiorców i dobrze zdawała swój egzamin, jest potrzebna minimalna częstotliwość, która pozwala przesiąść się z samochodu osobowego na komunikację zbiorową. I myślę, że to jest oczywiste dla każdego, kto zajmuje się transportem. Ale dzisiaj mamy te białe plamy, o których rozmawiamy, gdzie ten autobus nie dociera w ogóle.

Jest tu przedstawiciel Związku Gmin Wiejskich, więc pytanie – jeżeli to są miejscowości, gdzie jest dosłownie kilka posesji czy kilka gospodarstw domowych, to czy jest to uzasadnione, żeby była tam doprowadzona komunikacja zbiorowa na przykład co godzinę? Wydaje się, że w tych mniej ludnych sołectwach, miejscowościach powinien być zabezpieczony chociaż standard podstawowy, czyli autobus w godzinach porannych i w godzinach popołudniowych. Dzisiaj takich połączeń w wielu miejscach na mapie kraju nie ma i myślę, że to powinien być minimalny cel, do którego zmierzamy.

Pan poseł Bartosz Zawieja mówił, że dotacje nie trafiają do gmin najbiedniejszych. To też był jeden z postulatów na spotkaniu 25 kwietnia. Kontrakty na dziesięć – na nasze spotkanie był zaproszony przedstawiciel z racji relacji samorządowych, był zaproszony przedstawiciel powiatu poznańskiego. Jeżeli dobrze kojarzę, to jest powiat wielkopolski, który organizuje jedną z większych grup samorządów do obsługi komunikacyjnej, trzydzieści kilka samorządów, tak jak pan zauważył. Tak że w indywidualny sposób na spotkanie zaproszeni byli też tacy przedstawiciele, którzy mieli swoje pomysły, swoje propozycje.

Pan poseł Bartosz Romowicz i pytanie, czy jestem w stanie określić graniczny termin zmian. Tak jak mówiłem, nie chcemy robić tego pochopnie, założenie jest takie, żeby naborem uwzględniającym zmiany nie był ten najbliższy, tegoroczny, ale już kolejny, w przyszłym roku. Bo chcemy, żeby państwo też w tym uczestniczyli i myślę, że będzie taka możliwość, żeby ewentualnie przedstawić te propozycje zmian do publicznej konsultacji. Aczkolwiek też trzeba mieć świadomość tego, że w przypadku takich szerokich konsultacji pojawiają się różne grupy interesów, które się w jakiś sposób wykluczają i w którymś momencie ten kompromis, ten środek będzie… Tę decyzję trzeba będzie podjąć.

Czy są prowadzone prace nad aplikacją? Nie są prowadzone. To jest postulat z 25 kwietnia, w międzyczasie był początek maja, dzisiaj mamy 9 maja, nie byliśmy jeszcze w stanie się za tę materię zabrać. Oczywiście w pierwszej kolejności potrzebne są do tego nowe przepisy prawa.

Rozgraniczenie co do kwoty odnośnie do wielkości autobusu – tutaj pan poseł Kmita. Takie stanowiska też się pojawiały. W mojej ocenie, analizując sytuację, jeżeli chodzi o kwotę i wielkość autobusu, jeżeli jedzie mały autobus, to świadczy to o tym, że jednak

odbiorców czy osób do przewiezienia jest niewielka liczba. I też rentowność tego kursu nie jest duża, czyli nie ma potencjalnych wpływów do budżetu z biletów osób przewożonych. Jeżeli jedzie duży autobus, to świadczy o tym, że tych pasażerów na trasie powinno być znacząco więcej, a w ślad za tym wpływy od uczestników przejazdu powinny być większe, więc w jakiś sposób kompensują ten przejazd. Można zawsze różnicować stawkę, ja jestem zwolennikiem tego, żeby te przepisy maksymalnie upraszczać, aczkolwiek szukać elementów mobilizacyjnych, ewentualnie finansowych do tego, żeby efektywność funduszu była większa. Program System 1 to ten postulat, który nawet w dzisiejszej dyskusji się kilkakrotnie przewinął.

Pan poseł Marcin Skonieczka z postulatem uproszczenia procedur – to, o czym mówiliśmy i kwestia, którą też już omówiłem, a więc umowy wieloletnie.

Pan poseł Piotr Kandyba – misz-masz, białe plamy… To też temat, który się przewijał wielokrotnie. Zależy nam na tym, żeby uproszczenie programu – a nie jego ewentualne skomplikowanie – było widoczne.

Pani poseł Paulina Matysiak mówiła właśnie o kwestii raportu, który opracowuje Departament Strategii Ministerstwa Infrastruktury, ale jeszcze nie mamy efektu.

Dziękuję również przedstawicielom gmin wiejskich i Związku Powiatów Polskich za uczestnictwo w tym spotkaniu z 25 kwietnia. Wasz samorządowy głos jest zawsze bardzo istotny. To tyle z zadanych pytań.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, ja tylko w imieniu obydwu Komisji poproszę o przesłanie tej analizy, o której pan mówił, dotyczącej białych plam…

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

I pokrycia.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Tak. I wykorzystania środków z funduszu przez poszczególne gminy, powiaty i województwa, bo myślę, że to będzie ciekawa… Ale zakończyliśmy dyskusję w tym punkcie odpowiedzią pana ministra, przechodzimy do realizacji…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, proszę, dosłownie jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Jedno zdanie, proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jedno zdanie. Dziękując panu ministrowi za informację, bo to, co padło w niej o przyszłości, jest ważne. Z odpowiedzi pana ministra wynikło to, że na 2025 r. nie będzie w funduszu żadnych zmian. Nie mówię, że to źle, nie mówię, że to błąd, tylko ta informacja powinna być powszechna i trafić do tych wszystkich, którzy składają wnioski, którzy już myślą o przyszłości, a jesteśmy w maju i wiem, że są samorządowcy, którzy patrzą na to, co robi ministerstwo. I ta informacja, że wnioski będą składane na starych zasadach, na obecnych zasadach, że będą te same kryteria, te same środki finansowe i nic się w tej materii nie zmieni, powinna być informacją jak najmocniej rozpowszechnioną. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do drugiego punktu – informacji ministra infrastruktury na temat funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, poprosiliście państwo o informację na temat funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg nie określając terminu, tego, o jaki okres chodzi, tak więc przedstawię państwu informację od momentu powstania tego funduszu do maksymalnego aktualnego okresu.

Fundusz został powołany Ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg i stanowi zintegrowany instrument wspierania realizacji inwestycji na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Środki w funduszu przeznaczane są na zadania powiatowe i gminne, zadania mostowe, zadania obwodnicowe, zadania miejskie, zadania wojewódzkie oraz zadania obronne.

I myślę, że najbardziej czytelną formą podziału tych zadań na kategorie jest podział na zadania powiatowe i gminne; budowa, przebudowa lub remont dróg powiatowych i gminnych w latach 2019–2024 to jest ponad 17 tys. zadań o długości prawie 25 tys. km. Środki, które trafiły na te zadania, to w łącznej kwocie 20 mld zł.

Były również zadania remontowe dróg powiatowych i gminnych w 2023 r. To był magiczny rok, w którym szereg różnych naborów w tym funduszu się pojawiło. Czyli na remonty dróg gminnych i powiatowych przeznaczono kwotę 1 mld zł. 1,5 tys. zadań, 1700 tys. km wyremontowanych dróg gminnych i powiatowych, włączono również poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na drogach powiatowych i gminnych. To też jeden z tych elementów dotyczących zadań gminnych i powiatowych. W 2021 r. był taki nabór, z tak zwanego BRD była przeznaczona kwota 0,5 mld zł, w 2023 r. – 1 mld, czyli w sumie było przeznaczonych około 1,5 mld zł na ten cel bezpieczeństwa drogowego. To są nabory, które były realizowane przez wojewodów, czyli samorządy składały wnioski do urzędów wojewódzkich, do wojewodów w tych latach, które przed chwilą państwu przedstawiłem.

Kolejny segment funduszu to są zadania mostowe – budowa mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych. Wsparcie może być przekazane wyłącznie na zadania mostowe, na które udzielono dofinansowania kosztów przygotowania inwestycji w ramach rządowego programu uzupełnienia lokalnej i regionalnej infrastruktury drogowej Mosty dla Regionów. Minister infrastruktury co roku przeprowadza nabór wniosków o dofinansowanie. Do końca 2023 roku podpisano 13 umów o dofinansowanie na łączną kwotę wsparcia 1,3 mld zł. Jedno zadanie zostało zakończone i rozliczone, pozostałe 12 jest w fazie realizacji. Kwota zabezpieczonych środków na ten cel, czyli na te wszystkie mosty, które były uwzględnione w programie na etapie dokumentacyjnym, to jest kwota 2,3 mld zł. 2,2 mld zł to jest kwota pochodząca z Ministerstwa Infrastruktury na realne, fizyczne wykonanie tych zadań inwestycyjnych. Kwota 100 mln zł to jest kwota, która pochodzi z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, przeznaczona w ramach naboru, który był prowadzony przez MFiPR na prowadzenie dokumentacji tych zadań inwestycyjnych.

Kolejny segment i element Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg to zadania obwodnicowe, budowa obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich. Minister Infrastruktury przeprowadził pierwszy nabór wniosków o dofinansowanie w 2021 roku. Na zatwierdzonej w 2021 r. liście jest 51 zadań na kwotę dofinansowania ponad 2,3 mld zł. Do końca 2023 r. podpisano 43 umowy o dofinansowanie na łączną kwotę wsparcia prawie 2 mld zł. Dwa zadania zostały zakończone i rozliczone, pozostałych 41 zadań jest w trakcie realizacji. Tutaj, jak państwo widzą, zadania wojewódzkie – mamy 16 województw, każde z nich na etapie naboru miało możliwość złożenia trzech zadań inwestycyjnych i z tej puli została zbudowana ta lista zadań do realizacji.

Kolejna kategoria to zadania miejskie, budowa, przebudowa lub remont dróg wojewódzkich lub powiatowych lub dróg gminnych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. Minister infrastruktury przeprowadził jeden nabór wniosków o dofinansowanie w 2022 r. Na zatwierdzonej w 2023 r. liście jest 18 zadań na kwotę dofinansowania 382 mln zł. Do końca 2023 r. podpisano 18 umów o dofinansowanie, to jest, ze wszystkimi beneficjentami, na łączną kwotę wsparcia 380 mln zł. W 2023 r. zakończyły się prace budowlane jednego zadania, rozlicznego w 2024 r. Pozostałe zadania miejskie są trakcie realizacji.

Kolejny element, kolejna składowa rządowego funduszu, to zadania wojewódzkie, budowa, przebudowa, remont dróg wojewódzkich lub poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na drogach wojewódzkich. Minister infrastruktury przeprowadził nabór wniosków o dofinansowanie w 2023 r. Na zatwierdzonej w 2023 r. liście jest 15 zadań na kwotę dofinansowania 215 mln zł. Nie został złożony wniosek

jedynie z województwa śląskiego. Do końca 2023 r. podpisano 6 umów o dofinansowanie na kwotę 91 mln zł. Pozostałe 9 umów podpisano w 2024 r. W 2023 r. nie przekazano beneficjentom środków z rządowego funduszu. Zadania są na wczesnym etapie zaawansowania.

I jest jeszcze jeden element, o którym możemy w sposób bardzo oszczędny państwu powiedzieć. To są zadania obronne, budowa, przebudowa lub remont dróg wojewódzkich lub powiatowych lub dróg gminnych o znaczeniu obronnym w latach 2019–2023. Podpisano 62 umowy na kwotę ponad 4 mld zł, w tym 2023 r. 14 umów na kwotę 840 mln zł. 6 zadań zostało zakończonych i rozliczonych.

Tak że tak przedstawia się taka krótka, syntetyczna charakterystyka dotycząca Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, o którą państwo prosili.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Otwieram dyskusję, do głosu zgłosił się pan poseł Bartosz Zawieja. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Chciałbym tutaj poruszyć aspekt dokumentacji projektowej, z którą beneficjenci różnych szczebli samorządowych mają do czynienia. A mianowicie program wymaga, aby dokumentacje zawierały odniesienia do wytycznych we wzorcach rekomendowanych przez ministra do spraw transportu. Co prawda wytyczne nie są obowiązkowe, ale wpływają na punktację i ewentualne przyznanie dotacji. Pierwsze z tych wzorców zostały opracowane trzy lata temu, a więc w czasie wejścia tego nowego programu, a więc starego, bo kiedyś one nazywały się trochę inaczej. Warto by się było zastanowić, aby tych wytycznych nie stosować jako obligatoryjnych. Jak zawsze diabeł tkwi w szczegółach.

WiS, czyli Wzorce i Standardy są przeznaczone, tak jak nadmieniłem, do dobrowolnego stosowania. Oznacza to, że nie stanowią one obligatoryjnych przepisów techniczno-budowalnych, oczywiście tylko i wyłącznie w rozumieniu ustawy prawo budowalne, oraz że nie zwalniają osób wykonujących funkcje techniczne z odpowiedzialności zawodowej. Tym samym zaprojektowanie drogi lub mostu z wytycznymi określonymi w wytycznych WiS nie powoduje automatycznie spełniających się, obligatoryjnych obowiązków wynikających z ustawy prawo budowlane. Natomiast w tych właśnie wskazanych standardach można będzie znaleźć rekomendowaną metodę spełniania tych wymagań. Nie będzie to jednak jedyne możliwe do zastosowania rozwiązanie – jeżeli projektant przykładowo uzna, że inne rozwiązanie gwarantuje spełnienie tych wskazanych w prawie budowalnym wymagań, będzie mógł je zastosować, bowiem tak i w jednym, jak i w drugim przypadku odpowiedzialność ponosi wyłącznie projektant.

Jednym słowem te standardy nie stanowią zbioru zasad wiedzy technicznej w rozumieniu ustawy prawo budowlane. Inaczej mówiąc, stanowią zbiór zasad, wytycznych, wzorców i standardów opracowanych przez najlepszych specjalistów z danej dziedziny rekomendowanych do zastosowania przy projektowaniu. Niestety te wytyczne bezpośrednio wpływają na cały proces planistyczny czy wykonawczy w aspekcie opracowywania dokumentacji projektowej czy projektów budowlanych. Wpływają na geometrię torów, szerokość chodników, ścieżek, doświetlenia czy chociażby innych aspektów.

Chodzi o to, aby zastosowanie tak zwanych WiS – wiem, że to śmiesznie brzmi – nie było obligatoryjne w tych projektach. A pewnego rodzaju barierą, która jest powielana w tych wszystkich konkursach, jest to, że tak zwany parytet bogatszych samorządów również nie spełnia swojej roli, ponieważ warto zaznaczyć, że tak zwane bogatsze samorządy – można tutaj mówić nie tylko o gminach, ale również o powiatach; te drugie nie mają w swoim budżecie środków z CIT – podlegają bardzo poważnym obciążeniom. Mam tu na myśli tak zwane janosikowe, które tłamsi cały aspekt rozwojowy trochę bogatszych samorządów.

Więc, tak jak powiedziałem: pierwszy aspekt wyłącznie proceduralny, drugi jako kryterium konieczne, w związku z tym, że tak zwane bogatsze samorządy podlegają już

innym obostrzeniom centralnym – mam tu na myśli podatek zwany janosikowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan przewodniczący Marcin Skonieczka, proszę bardzo.

Poseł Marcin Skonieczka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, chciałem dopytać o tegoroczny nabór na 2025 r. Czy już wiadomo, kiedy będzie ogłoszony? I czy pula środków będzie taka sama jak w zeszłym roku? Chciałbym też poruszyć temat podziału tych środków w kontekście kryteriów, jakie są stosowane. W mojej ocenie od wielu lat brakuje kryterium dotyczącego stanu dróg w danej gminie czy w danym powiecie. Bo te środki trafiają w różnym stopniu do gmin i są takie przykłady gmin czy powiatów, gdzie rzeczywiście ten stan dróg jest bardzo, bardzo zły i stosunek dróg dobrych do tych złych jest niekorzystny. W mojej ocenie warto by było takie kryterium wprowadzić, żeby w pierwszej kolejności te środki trafiały do takich samorządów, gdzie tych dróg, które wymagają naprawy, jest najwięcej.

Tu mogę po raz kolejny dać przykład powiatu wąbrzeskiego – to niewielki powiat, którego dochody też są niewielkie. I tam sytuacja wygląda w ten sposób, że gminy muszą dopłacać do każdej przebudowy drogi powiatowej. Czyli montaż jest taki, że jak jest dotacja 50%, to 25% daje powiat, a 25% gmina, na terenie której leży dana droga. To jest dosyć dramatyczna sytuacja, że gminy muszą dokładać do zadań powiatowych. I pytanie, czy w tym kierunku można byłoby ten fundusz zmodyfikować?

I drugie pytanie, bo wiem, że w poprzednich latach była taka praktyka, że premier mógł zmienić listę, mógł zwiększyć dofinansowanie poszczególnym samorządom. Czy to będzie utrzymane? Jakie będą kryteria tych zwiększeń? I właśnie być może w tym zakresie można by było wspomóc ta najbardziej potrzebujące gminy i powiaty, żeby właśnie wykorzystać ten mechanizm do wsparcia tych samorządów? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Marek Chmielewski.

Poseł Marek Jan Chmielewski (KO):

Dziękuję.

Mam kilka refleksji, ale i pytań. Pierwsza dotyczy między innymi parametrów technicznych, o których mówił wcześniej pan poseł. Rzeczywiście czasem jest to zbiór – przepraszam za określenie – pobożnych życzeń co do warunków technicznych, nierealnych marzeń i niepotrzebnie wydawanych pieniędzy. Na drobnym przykładzie szerokości dwumetrowego chodnika – czystego chodnika, do tego trzeba jeszcze dodać obrzeża i krawężniki – sytuacji, w której nie ma odpowiedniej szerokości pasa drogowego, dochodzimy do niemożliwości zrealizowania równoprawnego ruchu. Albo nie ma chodnika i zostaje sama jezdnia, albo jako samorządowcy – mówię jako były samorządowiec – musimy wykupować duże ilości gruntu, płacić olbrzymie środki po to, żeby się gdzieś z czymś zmieścić. A wielu miejscach, – jak państwo potem zobaczycie– te dwumetrowe chodniki najczęściej po kolejnym roku na dłuższym odcinku zarastają, bo nie ma takiej potrzeby, nie ma takiego ruchu. I wiem, że przepis został zmieniony, między innymi na nasze wnioski, aby w miejscach, w których jest to uzasadnione, zmniejszać te szerokości chodników, ale to najczęściej idzie jak po grudzie.

Kolejny element – ponieważ reprezentuję Dolny Śląsk i rejon podgórski, wielokrotnie o tym mówiłem i nadal chciałbym to podkreślić w wielu działaniach, że koszty utrzymania dróg, jak również budowy dróg, są w obszarach górskich zdecydowanie wyższe i nikt na to nie zwraca uwagi. Pomijam niweletę terenu wysokości ponad poziomem morza, ale koszt ich utrzymania …Najgorszym elementem utrzymania tych dróg i strat, które są powodowane, jest tak zwane przejście przez zero, gdzie bardzo często na zerze następuje zmiana temperatury między plusową a minusową. Wszelkie nieszczelności wypełniają się wodą, za chwilę to wszystko tężeje, jest lód i to wszystko jest niszczone. To jest

jeden z elementów, który też powinien być brany pod uwagę; jakie to jest kryterium, czy są to kryteria obszarów górskich, w których na przykład podatek rolny jest zwalniany. Można różnie do tego podejść, ale należałoby na to spojrzeć.

I na końcu chciałbym powiedzieć jednak smutną konkluzję, że w wielu przypadkach, do tej pory zresztą, spotykam na terenie kraju oznaczenia dróg, na których zaznaczany jest właściciel. Zaznaczy jest dlatego, że są to drogi dziurawe. „Tą drogą zajmuje się powiat", „tą drogą zajmuje się województwo". Troszkę się zmieniło, pojawiło się więcej oznaczeń polskiej flagi – i dobrze, bo to są nasze, wspólne, polskie pieniądze, dzięki którym te drogi zostały wybudowane – tylko dziwnym trafem drogi nie nabrały barw asfaltu i betonu, z których budujemy, a barw politycznych. I tego po prostu nie rozumiem. Mam nadzieję, że to czas końca takich zasad, bo to samorząd wie, na którą drogę i ile pieniędzy potrzebuje, a nie na zasadzie „damy wam, ale powiedzmy na tą, bo tu jest większe lobby, bo tam zmienia się jakaś barwa polityczna". Nie chcę wchodzić w nadmierną politykę, ale, proszę mi wierzyć, tych przykładów było bardzo, bardzo dużo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Łukasz Horbatowski.

Poseł Łukasz Horbatowski (KO):

Bardzo dziękuję panie przewodniczący.

Ja oczywiście jak najbardziej się przychylam do moich przedmówców, kolegów posłów, do tego, co powiedzieli, bo warunki techniczne są w wielu przypadkach abstrakcyjne. Nikt nie będzie w wąskiej niejednokrotnie zabudowie wywłaszczał gruntów po to, żeby wybudować na przykład chodniki o narzuconych, dziwnych parametrach szerokości, o których tu mówił poseł Chmielewski

Ale mam również, panie ministrze, prośbę i pytanie odnośnie do kryteriów. Czy zamierzacie zmienić kryteria w tych naborach, jeśli chodzi o punktację? Ponieważ wiele samorządów – o tym też tu było przed chwileczką powiedziane przez pana posła – nie ma możliwości pozyskania środków na drogi, które są bardzo dziurawe. I odnoszę się tutaj do samorządów gminnych, jak i powiatowych, gdzie w wielu miejscach te drogi są nadal w fatalnym stanie. Też bym zastanowił się co do wysokości udzielanej dotacji, ponieważ wiele samorządów o niższej dochodowości po prostu nie stać dziś na to, żeby przy 50-procentowym wsparciu podjąć jakąkolwiek inwestycję. Mówię to jako doświadczony, wieloletni samorządowiec, bo z tym się borykaliśmy i koledzy oraz koleżanki samorządowcy często na to zwracali uwagę, ale przemieszczając się po naszym kraju widzimy te dysproporcje w różnych obszarach. Paradoksalnie nie dzieli się to już na granicę wschodnią i zachodnią Polski, bo znam wiele samorządów również z zachodniej Polski czy też z tych terenów lepiej rozwiniętych, bogatszych, gdzie są tam po prostu biedne samorządy, których nie stać nawet na to, żeby po takie środki sięgać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Rafał Weber, proszę bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, 17 tys. km, 12 tys. zadań, 20 mld zł – to są te parametry, które świadczą o pięcioletnim istnieniu Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. I one obrazują, jak wiele dobrego zadziało się, jeśli chodzi o modernizację infrastruktury drogowej na każdym poziomie, na poziomie gminnym, powiatowym i wojewódzkim. Z informacji, którą przedstawił pan minister, wynika, że w zasadzie wszystkie samorządy mogły ubiegać się o środki finansowe. I faktycznie, staraliśmy się przygotować ten fundusz w taki sposób, aby nie wykluczyć zarówno mniejszych miejscowości gminnych czy też 18 miast wojewódzkich. Środki finansowe otrzymały również urzędy marszałkowskie, które zarządzają drogami wojewódzkimi, tak że, krótko mówiąc, fundusz celowany i każdy samorząd mógł złożyć wniosek i wielokrotnie zdarzało się, że każdy samorząd, który złożył wniosek, otrzymał środki finansowe.

Były takie lata, gdzie listy rezerwowych były całkowicie konsumowane i na te listy rezerwowych trafiały środki finansowe będące oszczędnościami poprzetargowymi z list podstawowych i wojewoda – i tak było tutaj, patrzę na panią wojewodę Agatę Wojtyszek – mógł ogłosić ponowny nabór na kolejne wnioski w tym samym roku. Podkreślam – w tym samym roku. Tak że naprawdę wiele inwestycji w ciągu tych ostatnich pięciu lat zostało zrealizowanych – i tych podstawowych, polegających na remontach, łataniu dziur, ale też tych większych, polegających na budowie nowych odcinków dróg gminnych, powiatowych czy wojewódzkich; nowych odcinków, które otwierały tereny pod budownictwo społeczne; nowych odcinków, które otwierały obszary pod strefy ekonomiczne; nowych wiaduktów, nowych terenów kolejowych. Krótko mówiąc, komplementarne źródło dofinansowania zadań na poziomie samorządowym. I warto tę dynamikę przemiany infrastruktury utrzymać. Tyle o przeszłości.

Jeżeli chodzi po przyszłość, to to pytanie już padło – co na rok 2025? Rozumiem, że w tej chwili Ministerstwo Infrastruktury jest w dialogu z Ministerstwem Finansów w ustalaniu, w uzgadnianiu planu finansowego. Zwyczajowo nabory były ogłaszane przez wojewodów w połowie lipca i w połowie listopada, listy przez Ministerstwo Infrastruktury trafiały do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Pytanie, czy ten termin, czy ten okres zostanie utrzymany? I pytanie o środki finansowe na 2025 r. Czy, zgodnie z założeniem, będą to środki w wysokości około 3,2 mld zł – i mówię tutaj zarówno o drogach gminnych, powiatowych, jak i o zadaniach na drogi obronne, bo ta pula, która najczęściej pojawiała się na przestrzeni tych ostatnich lat – czy to będzie może inna kwota środków finansowych, na przykład wynikła z oszczędności z 2023 r., bo zawsze takie oszczędności w wydatkowaniu środków finansowych były? O te informację proszę ministra infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję

I na koniec pan Mariusz Marszał, Związek Gmin Wiejskich. Proszę bardzo.

Doradca ZGW RP Mariusz Marszał:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, bardzo cieszy tutaj wysoka świadomość pań i panów posłów odnośnie do tematyki związanej z drogami lokalnymi. Fundusz jest bardzo ważny, bardzo mocno wspomaga budowę nowych dróg. My ze swojej strony chcielibyśmy poprosić ministerstwo, żeby te nabory zostały ogłoszone jak najszybciej. Kwestia racjonalizacji wydatków, o których państwo tutaj wspominaliście, też jest bardzo ważna, bo nie sztuką jest wybudować drogę a przy niej dwumetrowy chodnik, bo później trzeba znaleźć pieniądze na jej utrzymanie, szczególnie na utrzymanie tego chodnika ze ścieżką rowerową, który w danym przypadku może niekoniecznie byłby potrzebny, ale wyżej rankinguje dane zadanie.

To, że samorządy gminne, szczególnie te wiejskie, nie mają pieniędzy na kwestie związane z remontem czy budową nowych dróg, to wszyscy państwo doskonale wiecie. Dlatego też rozważyłbym tutaj zwiększenie możliwości dofinansowania do takiej formy, która pozwoliłaby realizować… Ciężko mi tutaj określić tę kwotę, natomiast myślę, że łącznie z ministerstwem, podejmując dialog, zdołamy ją jakoś wskazać. Bardzo ciężką sytuację mają gminy wiejskie. Brak nadwyżki operacyjnej, która pozwoliłaby finansować… Ten udział własny w budowie dróg jest bardzo uciążliwy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Jeszcze pani poseł się zgłasza, tak?

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Proszę państwa, jeśli jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos, to proszę bardzo, bo już wyczerpaliśmy głosy posłów, dlatego oddałem głos panu z korporacji samorządowej.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Zostałam wywołana przez pana ministra Rafała Webera. Bo to właśnie między innymi w województwie świętokrzyskim, w 2019 r., kiedy fundusz wchodził w życie, 100% gmin, które złożyły wnioski – i to były poprawne wnioski, jak sobie przypominam tylko dwa z nich zostały odrzucone z przyczyn formalnych, więc to było ważne, żeby ta współpraca wojewody z samorządami była na takim poziomie, aby wnioski mogły być złożone poprawnie… Dofinansowanie obejmowało nie tylko 50%, te biedniejsze gminy otrzymywały nawet i do 80% dofinansowania. Faktycznie, w 2019 r. ogłosiliśmy drugi nabór i gotowe samorządy z gotowymi projektami mogły wszystkie środki finansowe przekazane naszemu województwu wykorzystać.

Dzisiaj ten fundusz nadal jest bardzo oczekiwany przez samorządy. On przez cały czas ewoluował, co pokazuje, że rząd i ministerstwo, którym kierował pan minister Adamczyk, pan minister Weber, wsłuchiwało się w głosy samorządów, gdyż pierwotnie nie było tam zapisów dotyczących dróg wojewódzkich, przejść dla pieszych. Teraz są. I ważne jest, żeby dalej z samorządami rozmawiać i kolejne pojawiające się wskazówki na ten fundusz nanosić. Ważne jest również to, że może być realizowany w sposób nie tylko jednoroczny, bo te inwestycje wieloletnie mają ogromne znaczenie dla samorządów.

I trochę się dziwię tym głosom, że gmina musi dopłacać 50%, bo nie musi. Jak chce, to dopłaca, bo przecież nie ma takich obligatoryjnych zapisów. Do dróg powiatowych, tak, u mnie w województwie też się to zdarza, ale to jest decyzja gminy, radnych gminy, że chcą wspierać te zadania samorządu powiatowego po to, aby na jej terenie zadania były realizowane szybciej.

Ten fundusz jest również bardzo ważny dla przedsiębiorców, bo wielu lokalnych przedsiębiorców, którzy te drogi lokalne budują w sposób bardzo dobry, szybki i sprawny, mogą te swoje firmy rozwijać. Otrzymuję dziś pytania i stąd też pytanie do pana ministra – czy ten nabór będzie systematyczny, przewidywalny jak do tej pory? Jest to ważne nie tylko dla samorządów, ale również dla tych przedsiębiorców, którzy przecież dzięki inwestycjom utrzymują swoje firmy. Czy możemy liczyć na to, że te nabory – tak jak tutaj wspominał pan Rafał Weber – będą realizowane, rozpatrywane w lipcu, żeby pod koniec roku, we wrześniu, były wyniki i w ten sposób samorząd mógł zaplanować i ogłosić realizację swojego zadania? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Pan poseł Wiesław Różyński, proszę bardzo.

Poseł Wiesław Różyński (PSL-TD):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, zgłosiłem się właśnie po wypowiedzi pani poseł, wcześniej wojewody. Chcę powiedzieć, że nie wszędzie było tak, jak w województwie świętokrzyskim. I to niesprawiedliwe, że gmina nie musi, bo 50%. Nie można tak mówić do samorządów, które mają nałożone wiele spraw, zwłaszcza oświatę, i każda złotówka się liczy. I pomoc w wysokości 50%… Nieraz trudno jest znaleźć tę kwotę wsparcia.

Ale to, co pan minister mówił, że były przypadki dofinansowania i do 80% – bo były takie przypadki…No, swoi mieli 80%, inni mieli 50%. Przynajmniej w moim województwie, województwie lubelskim tak było – 80% miały gminy zaprzyjaźnione, 50% pozostałe. Widocznie wskaźniki ministra finansów u nas były inne. Teraz chcę powiedzieć, że gminy są na tym ostatnim miejscu, bo jeśli powiat chce zrobić drogę, to prosi gminę o 50% dofinansowania, bo inaczej zrobi to w innej gminie. Jeśli województwo chce zrobić drogę, prosi o pomoc dofinansowania gminę, bo jak nie, to zrobimy tam, gdzie będzie w innej gminie. Tak że nie zgodzę się z moimi przedmówcami, że to dofinansowanie wszędzie było jednakowe. Prośba co do uszczególnienia gmin, żeby mogły mieć to mniejsze dofinansowanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Andrzej Adamczyk, proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, panie ministrze, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, bardzo interesująca dyskusja, również interesujące liczby podane przez pana ministra. Wiem, że jest to w czasie funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zwanego wcześniej RDS, że to jest około 20 tys. km, że jest to ponad 20 mld zł, jak powiedział pan minister.

Pragnę tutaj zgłosić postulat. Otóż bardzo proszę, żeby ministerstwo dokonało analizy – oczywiście nie w przeciągu tygodnia czy dwóch, zapewne w czasie niezbędnym – tego, jaki wpływ na rynek pracy w regionach, jaki wpływ na wielkość produkcji budowlanej, jaki wpływ na wielkość produkcji materiałów budowlanych, także i pozyskiwanych surowców, tak zwanych materiałów masowych, ma wydatkowanie około 35–38 mld zł. Bo ja nie znam ogólnej sumy wydatkowanych środków na inwestycje drogowe gminne, powiatowe, także i uwzględniające drogi wojewódzkie – przecież fundusz to również, mówiąc młodzieżowym językiem, ogarnia. Szacuję, że to jest około 38 ml zł wydanych w ostatnich latach.

Trzeba pamiętać, że praktycznie 100% z tych kwot – no, co najmniej 90% – absorbowanych jest przez wykonawców lokalnych, nieduże przedsiębiorstwa działające na poziomie gmin, na poziomie powiatów. Nie są to wielkie organizacje, wielkie przedsiębiorstwa realizujące inwestycje drogowe tak w przypadku Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad, więc gdyby taką analizę udało się poczynić, to o taką analizę postuluję. Bo to jest niezmiernie ważne i to byłaby też odpowiedź dla wszystkich tych, którzy podważają – a przecież spotykamy się z takimi głosami – celowość funkcjonowania tego funduszu, o którym w drugiej części posiedzenia Komisji rozmawiamy.

Zaś w odniesieniu do tego, co powiedział pan poseł – panie pośle, odsyłam do ustawy, bo są w niej zapisane zasady podziału środków, kryteria kto ustala i w jaki sposób, kiedy stosujemy wskaźnik 50-procentowy wskaźnik dopłaty, dlaczego 70 albo 80%. I przypomnę, że do wejścia w życie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg sztywna kwota 50 na 50% obowiązywała wszystkich beneficjentów i właśnie –jak minister Weber podpowiada – opiewała na nie więcej niż 3 mln zł. Ten instrument jest instrumentem elastycznym, odpowiada potrzebom gmin. Natomiast to już pana ocenie pozostawiam i nie chciałbym, żeby na cały program rzutowały twierdzenia, że jacyś swoi, obcy i tak dalej. Proszę nie dzielić samorządów na swoje, obce. To jest program przygotowany dla wszystkich samorządów w Polsce i im dedykowany. I on po prostu działa, tak jak wcześniej pozytywnie oceniony został Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, tak i ten rządowy fundusz, który w poprzednich latach było ciężko wymyślić, wykoncypować, teraz działa dobrze. Nie trzeba niczego psuć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Panie pośle, nie było tak znakomicie, bo przypomnę raport NIK z 2021 r., który jasno wskazywał, że to nie premier rządu powinien decydować o tym bez żadnych kryteriów, który samorząd dostaje pieniądze, a który nie i to nawet bez konsultacji z wojewodami i bez komisji konkursowej. Premier sam decydował w Kancelarii Premiera.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Nie było tak.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Ale proszę państwa, proszę sięgnąć do raportu NIK z 2021 r. Jest to literalnie tak właśnie napisane, jak powiedziałem. Bardzo proszę, pan poseł Piotr Uściński. Przepraszam, pan poseł Artur Chojecki.

Poseł Artur Chojecki (PiS):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, brałem udział w tym posiedzeniu z udziałem Najwyższej Izby Kontroli i pomijam merytoryczność czy zasadność tych twierdzeń, ale jeśli już o tym mówić, to to dotyczyło innego programu, panie przewodniczący. Mówimy o programie Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, w którym ustawowo wykluczona

była możliwość jakiegokolwiek manewru. Byłem w tym czasie wojewodą i zarówno wybór projektów do realizacji, jak i kryteria czy wielkość dofinansowania – ręczne sterowanie przy tym programie było niemożliwe. Można było zwiększyć dofinansowanie do 80% dla całej grupy samorządów, które spełniały kryteria, wskaźniki dochodu w swojej jednostce samorządu, ale zrobić to dla całej puli, a nie ręcznie wybrać jedną czy drugą gminę. Dla nas wojewodów to był swojego rodzaju dylemat, czy zwiększyć dla dużej grupy samorządów dofinansowanie do 80% kosztem tego, że mniej zadań będzie zrealizowanych, czy jednak obniżyć to dofinansowanie do 50%, realizując większą liczbę zadań.

Ja jako swojego rodzaju…Można to nazwać dobrą praktyką, którą w moim województwie zastosowali chociażby starostowie na poziomie samorządów powiatowych – zdaje sobie sprawę, że na poziomie gmin to by było już trudne do wykonania – którzy, przynajmniej przy tych dwóch ostatnich naborach, porozumieli się między sobą i złożyli dokładnie taką liczbę wniosków, która umożliwiała zrealizowanie wszystkich zadań na poziomie dofinansowania 80%. I wszyscy byli zadowoleni – i mieli wysokie dofinansowanie, i zrealizowali oczywiście nie wszystkie zadania, które chcieli, ale te najważniejsze w swoim powiecie.

U mnie także kwestia tego, że samorządy gminne dokładały się do zadań realizowanych przez powiaty także miała miejsce i muszę powiedzieć, że jednak takich głosów niechęci czy buntów przeciwko temu na ogół nie było. No bo jeżeli to się rozłoży na kadencje i umówimy się w ramach swojego powiatu, że w tym roku zrealizujemy zadania w tej gminie, w drugim roku w tamtej gminie, to, mając poczucie stabilności wynikające z tego, że co roku jest ten program, że co roku są na to środku, że to dofinansowanie możemy na jakimś odpowiednim poziomie zagwarantować, było to jednak czynnikiem, który pozwalał na dobrą współpracę, na zrealizowanie naprawdę najistotniejszych zadań inwestycyjnych w danym samorządzie terytorialnym.

A pewną egzemplifikacją tego niech będzie fakt, że wiele samorządów w moim województwie bardzo często mówiło, że proces inwestycyjny, który planowali, jeśli chodzi o drogi czasami na 30, czasami na więcej lat, po wprowadzeniu Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg skrócił się radykalnie czasami do siedmiu, czasami do dziesięciu lat, w zależności od tego, jak to wyglądało. Tak że na okres, na który obliczony był RFRD – a przypomnę, że to było 10 lat – wiele samorządów miało szansę zrealizować w swoim samorządzie najważniejsze zadania inwestycyjne. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Pani posłanka Iwona Krawczyk, proszę bardzo.

Poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tak na koniec chciałabym zadać pytanie do pana ministra i doprecyzować wszystkie te treści, które zostały podane. Mówimy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, mówimy o realizacji inwestycji, gdzie nabory były w 2022 roku i 2023 roku. Ja natomiast, wracając do siebie na Dolny Śląsk, do swojego powiatu, chciałabym poprosić o udzielenie precyzyjnych informacji na temat tego, czy ten fundusz będzie realizowany w roku następnym, jaka będzie jego wielkość, jakie będą kryteria – i czy pracuje się nad zmianą tych kryteriów? Te odpowiedzi chciałabym uzyskać od pana ministra. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Jako ostatni pan poseł Rafał Weber, proszę uprzejmie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, kamyczek w dyskusji na temat prawidłowości funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, a także kontroli Najwyższej Izby Kontroli, ponieważ 6 lutego b.r. – czyli to jest świeży dokument – pojawiło się wystąpienie po kontroli NIK, które dotyczyło wsparcia finansowego samorządów przez państwo w okresie reform podatkowych i odbudowy gospodarki

po epidemii COVID-19. Przedmiotem realizowanej w ministerstwie kontroli było udzielanie wsparcia jednostkom samorządu terytorialnego ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w zakresie opiniowania wniosków o dofinansowanie lub finansowanie inwestycji drogowych ze środków rezerwy ogólnej. I tutaj wprost, w swoim pierwszym zdaniu, NIK ocenia pozytywnie działania ministra infrastruktury w tym zakresie.

Później cytuję: „Działania ministra infrastruktury w obszarze udzielania dofinansowania ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg prowadzone były zgodnie z ustawą z dnia 23 października 2018 roku. Terminowo ogłaszano i bez zbędnej zwłoki rozstrzygano nabory na dofinansowanie zadań mostowych, obwodnicowych, miejskich, wojewódzkich. Ogłoszenia zawierały wszystkie obligatoryjne elementy i informacje niezbędne do złożenia wniosku, w tym zadania ustawowe. Weryfikowano listę zadań powiatowych i gminnych przesyłane przez wojewodów, a następnie prawidłowe pod względem formalnym i rachunkowym listy przekazywano prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia”. Myślę, że to jest ta najbardziej rzetelna i obiektywna ocena tego, w jaki sposób Ministerstwo Infrastruktury w poprzednich latach podchodziło do organizacji Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

I poproszę teraz o zabranie głosu pana ministra. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, zacznę od pierwszej kwestii, która była przedmiotem dyskusji i odpowiedzi między innymi na pytanie – jeżeli dobrze zanotowałem – pana posła Artura. Tak, w tym programie premier miał rezerwę pięcioprocentową i w sposób mechaniczny mógł bez żadnych kryteriów dolewać środków finansowych wybranym gminom, ulubionym gminom. To było to miejsce, w którym dochodziło do zniekształcenia, jeżeli chodzi o proporcje dofinansowania.

Tak jak pan poseł Weber zacytował, Ministerstwo Infrastruktury, czyli sam program i funkcjonowanie tego programu, w raporcie NIK zostało ocenione pozytywnie. W dobrym świetle zostali przedstawieni również wojewodowie, którzy indywidualnie ustalają kryteria na poziomie wojewódzkim. Wskaźnik, który, zgodnie z przepisami ustawy, wojewodowie mają obowiązek wziąć pod uwagę, to jest wskaźnik zamożności gminy i takie kryterium powinno się pojawić. Ale jakiej wagi i jaki procent to już była indywidualna kwestia wojewodów.

O przyszłości, o teraźniejszości, o naborze za chwilę, ale należy się zastanowić, czy w dalekiej przyszłości wojewodowie powinni mieć taką swobodę. Wydaje się, że tak, że najlepiej znają teren, swoje uwarunkowania i tutaj to należy zauważyć, ale to oczywiście kwestia przyszłości. Ale tak, tak jak zauważyli panowie posłowie, premier został mocno i surowo oceniony za tę pełną nonszalancję, jeżeli chodzi o dystrybuowanie pięcioprocentowej rezerwy, jaką operował. Jak i również Ministerstwo Finansów, które w przytoczonym przez pana posła Webera raporcie zostało ocenione, mówiąc delikatnie, niezbyt dobrze w oparciu na analizie tych właśnie programów.

Ale, wracając do początku pytań, pozwólcie państwo, że podeprę się i poproszę o pomoc współpracowników. Pan poseł Bartosz Zawieja, Wzorce i Standardy, tutaj była kwestia, która przewijała się również w kolejnych pytaniach. Poproszę pana dyrektora Waszkiewicza o udzielnie odpowiedzi na to pytanie.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Spróbuję troszeczkę szerzej potraktować ten temat, bo doskonale rozumiemy postulat racjonalizacji w wydatkowaniu środków i wykorzystania tych środków na zadania drogowe. I rozumiemy trudności gmin i powiatów związane z lokalizacją tych inwestycji na terenach trudnych i bardzo skomplikowanych. W międzyczasie zostały zmienione przepisy dotyczące warunków technicznych dla dróg. Wcześniej można było realizować drogi zgodnie z dosyć przestarzałym rozporządzeniem z odstępstwami, które uzyskiwało się również z opinią Ministerstwa Infrastruktury. W tej chwili rozporządzenie jest dużo ogólniejsze, dużo krótsze, określa i daje swobodę projektantom, daje możliwość zapro-

jektowania w trudnych warunkach innych technicznych parametrów dróg niż są wymagane w rozporządzeniu. Taka możliwość jest, odpowiedzialność zawsze jest po stronie projektanta, jego kwalifikacje zawodowe i jego odpowiedzialność zawodowa są tu w tym momencie kluczowe.

Wzorce i Standardy są po to, żeby wszystkim zamawiającym wszystkich szczebli dopomóc w realizacji projektów. One są przygotowane praktycznie na każdą okoliczność, są gotowymi dokumentami, które można wykorzystywać w konkursach, w postępowaniach przetargowych, w umowach z wykonawcami, korzystając z ich odpowiednich części. Proszę też zwrócić uwagę, że podstawowym kryterium, jakim ministerstwo się kieruje, jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. To jest najważniejszy parametr, co do którego chcemy, żeby był bezwzględnie zapewniony w inwestycjach, które uzyskują dofinansowanie ze wszystkich naszych źródeł, w tym z funduszu. To muszą być inwestycje bezpieczne dla użytkowników pojazdów mechanicznych jak również niechronionych użytkowników dróg.

I proszę nie dziwić się, że to w tych konkursach, dotyczących niechronionych użytkowników dróg, takie parametry, takie warunki pojawiają się dużo częściej. Tak jak pan minister powiedział, swoboda była po stronie wojewodów, więc wojewodowie mieli możliwość określenia stosowania Wzorców i Standardów jako wymóg obowiązkowy lub jako wymóg nieobowiązkowy, odpowiedzialność była po stronie zawodowej projektanta. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Kolejne pytanie – pana przewodniczącego Marcina Skonieczki – czy nabór będzie realizowany w tym roku, jak będzie wyglądała przyszłość programu? I sugestia, żeby ewentualnie uwzględnić stan dróg przy kryteriach co do oceny wniosków. A więc tak – jako Ministerstwo Infrastruktury do 15 lipca mamy obowiązek przekazania informacji z alokacją środków na poszczególne województwa. Wojewodowie w ciągu 14 dni mają obowiązek ogłosić nabór. I, tak jak mówiliśmy wcześniej, kryteria co do poszczególnych województw ustalają w trybie indywidualnym wojewodowie, opierając się na przepisach ustawy. Główny wskaźnik to jest oczywiście zamożność gminy. Postaramy się razem z pismem, informacją o alokacji na dane województwa przekazać jakieś ewentualne wskazówki czy kierunki, jakie należałoby uwzględnić przy określaniu kryteriów i tyle możemy zrobić. Ale nabór w tym roku będzie ogłoszony jak co roku. Wynika to z przepisów ustawy. To, o czym mówiłem na wstępie prezentacji tego programu – był taki magiczny rok 2023, w którym różne inne nabory też w tym okresie, pomimo tego naboru z funduszu, tej kwoty, do której samorządy się przyzwyczaiły, kwoty na poziomie ponad 2,5 mld zł… A nabór z tej części będzie ogłoszony przez wojewodów na budowę, remont dróg powiatowych i gminnych.

Co do stanu dróg, pytanie, czy wojewodowie dysponują bazą oceny jakości i standardu drogi. To jest parametr subiektywny, bo ciężko tutaj w jakiś sposób to określić. Musiałaby być jakaś komisja, która by oceniała, tak jak chociażby przy tak zwanych „powodziówkach”, gdzie komisje gminne później od wojewody szacowały straty, które miały miejsce chociażby na drogach.

Jeżeli chodzi o zmiany – ten nabór, który jest przed nami, będzie na starych zasadach. Pracujemy nad zmianami programu. Sami państwo widzą, że nawet parlamentarzystom ciężko odróżnić, w którym programie pan premier miał możliwość ingerencji czy jej nie miał. Zostało namnożone różnych funduszy i programów rządowych. Założenie podstawowe jest takie, żeby, zaczynając od nazwy programu, wróciła stara nazwa: program dróg samorządowych. Co do nazwy, to już jest kwestia do ustalenia, ale żeby faktycznie były to drogi samorządowe, bo już samorządowcom, parlamentarzystom idzie się pogubić co, gdzie i jak. Mamy kilka założeń postawionych, trwają prace. Tak samo jak z autobusami ten nabór, który przed nami, będzie na starych zasadach, ale kolejne odbędą się już nowych zasadach.

Myślimy też oczywiście nad modelami finansowania tego funduszu, żeby te modele były stabilne, niezależne od źródeł zewnętrznych w maksymalnie możliwy sposób, żeby te środki były większe i żeby to był przewidywalny nabór, do którego samorządowcy się

szykują, wiedzą, jakie są kryteria. Jestem po kilku spotkaniach z branżą budowlaną. Ja jako wieloletni samorządowiec to wiem, ale firmy, wykonawcy z branży budowlanej, z branży drogowej błagają wręcz, żeby nie wykonywać dziwnych ruchów w kontekście podaży dużego pieniądza na rynek budowlany, bo to nie służy nikomu – ani firmom budowalnym, którego tego nie chcą, ani samorządom, ani tym, którzy zamawiają, bo rynek jest po prostu rozregulowany. I ten magiczny rok 2023 był właśnie takim rokiem, w którym dużo bałaganu w tej kwestii się wkradło.

Pan poseł Marek Chmielewski z Dolnego Śląska podnosił kwestię dróg na terenach górskich. Istotny argument, faktycznie budowa i utrzymanie dróg na terenach górskich jest dużo droższe, drogi szybciej ulegają degradacji między innymi przez warunki atmosferyczne, które pan poseł wskazał. Nie wiem, czy wojewodowie mogą uwzględnić taki parametr, jeśli chodzi o kryteria czy wartość dofinansowania? Poddamy to analizie, ale wskazanie godne uwagi.

Barwy polityczne – mówiłem o tej pięcioprocentowej rezerwie, to było to miejsce, gdzie dochodziło do największego zniekształcenia, jeżeli chodzi o poziom dofinansowania.

Oznaczenia, czyli tabliczki informacyjne. To, czym możemy się z państwem podzielić, choć wiem, że pytanie tego nie dotyczyło – tak jak zostały opracowane warunki Wzorców i Standardów, tak samo co do budowy twardej infrastruktury drogowej w Ministerstwie Infrastruktury podjęliśmy prace nad opracowaniem takich właśnie wytycznych i standardów co do oznakowania dróg publicznych. Unifikacja w tym zakresie jest wręcz niezbędna. To będzie trwało, to będzie proces, to nie będzie jeden rok, ale dłużej.

Pan poseł Łukasz Horbatowski, też z Dolnego Śląska pytał o kryteria. O tych kryteriach już trochę mówiłem, tak że tutaj dużo będzie w rękach wojewodów.

Pan poseł Weber pytał o kwotę przyszłego naboru. Tak jak standardowo zostało w wieloletnim planie finansowym funduszu ujęte – kwota około 2,6 mld zł. Pan pytał o to, kiedy będzie nabór i o tym też już mówiłem.

Przedstawiciel Związku Gmin Wiejskich, pan wójt, jeśli dobrze pamiętam…

Doradca ZGW RP Mariusz Marszał:

Nie.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Nie? Ale na pewno przedstawiciel Związku Gmin Wiejskich i jego sugestia wskazania wyższego poziomu dofinansowania dla biednych gmin miejskich. Te kryteria są w ustawie zapisane wprost, są w gestii wojewodów.

Pani poseł pytała, czy ten nabór będzie systematyczny. Tak jak wynika z przepisów ustawy – nabór będzie ogłoszony zgodnie z zapisami ustawy.

Pan poseł Wiesław Różyński – już mówiłem o rezerwie premiera, to jest to miejsce, w którym dochodziło do dywersyfikacji, jeżeli chodzi o poziom dofinansowania.

Pan poseł Adamczyk z prośbą o opracowanie raportu, informacji jak na gospodarkę, na sektor budowlany z branży drogowej wpłynęło wydatkowanie środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Można zrobić taki raport sufit razy podłoga, ale jeżeli to miałoby być w jakiś sposób rzetelne i ten raport w jakiś sposób miałby być miarodajny, to trzeba by było zlecić takie opracowanie jakiejś jednostce badawczej, bo ministerstwo ma inne cele strategiczne aniżeli raportowanie stanu gospodarki po wydatkowaniu środków na remonty czy budowy dróg publicznych. Rozumiem, że to taka sugestia pod rozwagę – pochylimy się, zastanowimy się na pewno.

Pan poseł Chojecki – wyprowadzam z błędu, już mówiłem kilkakrotnie o faktycznej, pięcioprocentowej rezerwie premiera do jego wyłącznej dyspozycji.

Pani poseł Iwona Krawczyk, również z Dolnego Śląska – kryteria, zmiana, program. To już było wcześniej powiedziane.

Pan poseł Weber na koniec dodał o raporcie – już mówiłem, w jaki sposób zostały ocenione poszczególne instytucje i ministerstwa co do realizacji Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. To tyle.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Zamykam dyskusję, na tym wyczerpaliśmy… Panie pośle, był czas na zadawanie pytań, była odpowiedź pana ministra, na tym wyczerpaliśmy…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, z propozycją.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Z propozycją. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, zauważam, że wrażliwość części posłów jest bardzo duża, szczególnie w obszarze związanym z kompetencjami pana premiera. Dzisiaj jest już taki czas, że można zapytać, dlaczego państwo nie wyszliście z inicjatywą chociażby poselskiego projektu ustawy, aby panu premierowi zabrać te możliwości, które gwarantuje ta ustawa. Można to zrobić, wręcz warto się zastanowić, czy dzisiaj nie przyjąć takiego stanowiska połączonych Komisji, aby w trybie pilnym przygotować poselski projekt ustawy zmieniającej ustawę o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg w części dotyczącej uprawnień premiera do dysponowania kwotą i będziemy mieli problem poza sobą. Stawiam taki wniosek, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Panie pośle, rozumiem, że stawia pan wniosek o przegłosowanie stanowiska?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jeżeli to jest możliwe, to tak. Tak proszę rozumieć mój postulat.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo proszę o złożenie takiego stanowiska na piśmie, wtedy poddamy to stanowisko pod głosowanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeżeli to jest możliwe, to, aby nie przedłużać, bardzo proszę abyśmy uzgodnili, że niezależnie na najbliższych rozłączonych posiedzeniach Komisji dziś połączonych takie stanowisko zostanie przedłożone i będzie to pokłosie dzisiejszej debaty. Bo ja ten wniosek mogę napisać, ale to jest czas.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dobrze. Panie pośle, jeśli na następnym posiedzeniu taki wniosek zostanie zgłoszony, to będziemy go głosować.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czyli bardzo proszę, aby uwzględnić w najbliższych planach posiedzeń Komisji głosowanie wniosku, który zostanie dostarczony do Komisji, o przygotowanie poselskich projektów ustawy zmieniającej ustawę o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg w części uprawnień pana premiera. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam wspólne posiedzenie Komisji: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Bardzo państwu dziękuję.